

سنڌو

۽ ان جي ڪنار وارن علائقن
جي سياسي، اقتصادي اهميت

پي. ڊبليو. انڊروئو

عطا محمد ڀنڀرو



سنڌو
۽ ان جي ڪنار وارن علائقن جي
سياسي، اقتصادي اهميت

پي . ڊبليو . ائنڊريو

عطا محمد ڀنڀرو

سجاڳي پبليڪيشن

حيدرآباد سنڌ

2007

ڪتاب نمبر ڇهون

اداري وٽ سڀ حق ۽ واسطا محفوظ

ڪتاب جو نالو	:	سنڌو ۽ ان جي ڪنار وارن علائقن جي سياسي، اقتصادي اهميت
ليکڪ	:	پي. ڊبليو. انڊريو
سنڌيڪار	:	عطا محمد ڀنڀرو
پبلشر	:	سجاڳي پبليڪيشن، حيدرآباد، سنڌ
ڇپيندڙ	:	ذڪي سنز پرنٽرس، ڪراچي
ڳاڻيٽو	:	هڪ هزار
سال	:	جون 2007ع
ملھ	:	250 روپيا



ملڻ جو هنڌ:

- * سجاڳي ڪتاب گهر ڊڪان نمبر 33، انگرڪلچر ڪامپليڪس، حيدرآباد، سنڌ.
- پوسٽ باڪس 29، جنرل پوسٽ آفيس، حيدرآباد، سنڌ.
- * آئينڊيل ڪتاب گهر رابع اسڪوائر حيدرچوڪ، گاڏي کاتي حيدرآباد، سنڌ.
- * سنڌيڪا بوڪ شاپ نمبر 23، ٽريڊ سينٽر حيدرچوڪ، گاڏي کاتي حيدرآباد، سنڌ.
- * سچل بوڪ ڊپو حيدرچوڪ، گاڏي کاتي حيدرآباد، سنڌ.



SINDHU AIN UNJAY KATHAR WARAN
ELAIKAN JEE SIYASEE, AIN IKTSADI AHMYAT.

Writer: P.W. Andrew

Translated By: Atta Mohammad Bhabhro

Publisher: Sujagi Publication Hyderabad Sindh

Printed By: Zaki Sons Printers Karachi

Price: Rs. 250 =

ستاء

- 6 پبلشر پاران
7 مترجم طرفان
9 **باب پهريون**

. تمهيد

. قديم تجارتي رستن جو استعمال

. سنڌو وسيلي وچ ايشيا سان لاڳاپو

- 20 **باب ٻيو**

. سنڌو ماڻھو جي فوجي اهميت

. سنڌو - ڌارڻي حملي آور لاءِ هڪ وڏي رنڊڪ

. ايم فريئر جو احمر سمنڊ ڏيئي سنڌو تائين پهچڻ

. روس جي پيش قدمي

. روس طرفان تعمير ٿيندڙ ريلوي

. ٻارٽل فريئر جو سنڌو ڪنارن سان فوج وٺي اچڻ

. لارڊ ڊلهائوسيءَ جا سنڌوءَ جي سڌريل تجارتي آمد رفت لاءِ خيال

- 70 **باب ٽيون**

. ڪراچي جو بندر قلعو

. ڪموڊورينگ، ريني ۽ ڪئپٽن بالفور جا ڪراچي بابت تاثرات

. ڪناري وٽ پاڻي جي گهرائي

جهازن تي لڏيو ويندڙ باب

جنرل جان جيڪب جي تجارت بابت راءِ

ڪراچي - يورپي مال لاءِ هندستان جو اهم بندر

ڪراچي - ايشيا جي واپار جو اهم ڦاٽڪ

جي واکو، ڪئپٽن سي بي ڪئمبل، ڪرنل ٽرنر، ليفٽنٽ ليڊس ۽ فريئر

جا تاثرات

ڪراچي - هندستان ۽ يورپ جي وچ ۾ ٽيليگرافڪ مواصلاتي نظام

جو هڪ اهم ذريعو

باب چوٿون

- . ڪراچي- اندروني مواصلاتي طريقي جو هڪ سٽريل نمونو هيٺي پاتنجر جو اظهار
- . بندرگاه جي ڊپٽي ڪليڪٽر جو نظريو
- . مسٽر فريئر جو نقطہ نظر
- . بندر ۽ شهر وچ ۾ آمدرفت
- . 57-1856ع ۾ واپار

باب پنجون

- . فوري يا تترت مقصد
- . ايسٽ انڊيا ڪمپني سان لاڳاپو پيدا ڪرڻ
- . ريل وچائڻ کان پوءِ منافع جو انداز
- . مقامي اختيارين جا رايو
- . عام ماڻهن جو فائدو
- . آمدرفت مان متوقع فائدو
- . بولان لڪ ۽ ڊيسا ڏانهن ويندڙ ريلوي جون چاڙهون

باب چھون

- . سنڌو ۽ ان سان هلندڙ تجارتي آمدرفت
- . ٻيٽيون يا آگبوت
- . ريلوي ۽ آگبوتن جي آمدرفت ۾ لاڳاپو مقامي اختياري جو اظهار خيال
- . سرڪاري لکپڙهه
- . ڪميشن جي مقرري
- . درياھ وسيلي جهاز راني

باب سٺون

- . پنجاب حڪومت جي رپورٽ
- . سپرنٽينڊنگ انجنيئر ڊبليو - برٽن جي رپورٽ
- . رستن جو تعداد
- . لاهور وٽ راوي تي ٻيٽن جي ٻل ڀرسان آمدرفت جي صورتحال
- . سرڪاري لکپڙهه
- . جان لارنس جو نقطہ نظر
- . منظوري کانپوءِ ڪم جي شروعات

باب اٺون

پنجاب ۽ اتر-اولھ سرحدی صوبی جا سنڌ سان سلهاڙیل مفاد ۽ سڃاڻپ

ایراضی

پیداوار

۱۸۵۱ع سرکاری آدم شماري

هندستان جي علائقن جي ماڻهن جو في ميل ايراضي ۽ انگ

219

باب نائون

ملتان رستي درآمد ۽ برآمد تجارتی مال جا انگ اکر

منڻ ڪوٽ وٽ سنڌوءَ جي آمدرفت ۽ فوج جو انگ

فوج کي یورپ جي ٺھیل مال جي رسد

229

باب ڏھون

یورپ جي تیار مال جي وچ ایشیا ڏانهن روانگی

هندستان جو وچ ایشیا سان واپار

ڪراچی ۽ انگلینڊ وچ ۾ سڌو واپار

سنڌوءَ ۽ ان جي ڀرتي ڪندڙ شاخن سان هلندڙ واپار

245

باب يارھون

سنڌو ماڻھو جي اُپت

250

باب ٻارھون

عمارتن ۽ ریلوي اڏاوت ۾ ڪم ايندڙ ڪاٺ

260

باب تیرھون

تانڊوري واريون شيون ڪپھ، اُن، پت، سٽي السی

274

باب چوڏھون

سنڌو ماڻھو جي پیداوار ڪٽڪ

286

باب پنڊرھون

سنڌو ماڻھو جي پیداوار لوڻ

299

باب سورھون

هندستان ۽ آسٽريليا ۾ انگريزي بينڪي نظام ۽ ٻنهي وچ ۾ هڪ

پيتوار چنڊچاڻ

210

حاشيا

230

ضمیمہ

پبلشر پاران

ڪنهن ڏاهي جا ٻول آهن ته موت ان ماڻهوءَ کي ماري نٿو سگهي. جيڪو پنهنجي حياتيءَ ۾ انسان دوستيءَ وارا عمل ڇڏي ٿو. ان ڪري ڪوبه وطن دوست اهل علم، اهل قلم ڪڏهن به مري نٿو سگهي ۽ سدائين امر رهي ٿو.

ڇاڪاڻ ته علم ۽ قلم جي ڳانڍاپي سان ڪتاب وجود ۾ اچي ٿو ۽ ڪتاب صدين تائين تاريخ تي مَهر وانگر سالم ۽ ثابت رهي ٿو. ۽ نه صرف پنهنجي سماج اندر بلڪ پوري انسانيت جي آڇي ۽ ترقيءَ جي عمل ۾ پنهنجو پريور ڪردار ادا ڪري ٿو.

ڪتاب ۽ اهو به وري تاريخ متعلق هجي ته اهو بيحد ڪارائتو آهي. سنڌيءَ ۾ سنڌ جي تاريخ متعلق ڪتاب تمام گهٽ ۽ اڻپورا آهن. مستند ۽ معياري پڻ نه آهن. سنڌي ٻوليءَ ۾ ان کوٽ کي محسوس ڪندي، هن دور جي هڪ وطن دوست، ڏاهي انسان پنهنجي پوري زندگي سنڌ جي تاريخ متعلق معياري انگريزي ڪتابن کي سنڌي ويس اوڏائڻ لاءِ وقف ڪري ڇڏي آهي. اهو عظيم مترجم آهي سائين عطا محمد پنيرو صاحب. جيڪو پنهنجي حياتي جون ست ڏهاڪا بهارون گذارڻ باوجود اڄ به سنڌ جي عشق جي جذبي سان جواڻ ڄمارڻ لڳو پيو آهي ۽ وٽس محبتن جا درياه آهن، جن ۾ هر ايندي ويندي کي تبايو ڇڏي. ۽ اهوئي سبب آهي جو سندس اوتارو سدائين پريو تريو رهندو آهي.

سجاڳي پبليڪيشن طرفان هي ڇهون ڪتاب ”سنڌو ۽ ان جي ڪنار وارن علائقن جي سياسي، اقتصادي اهميت“ ڇپائيندي بيحد سرهاڻي محسوس ڪريون پيا. اميد ته علم ادب ۽ سنڌ جا گهڻگهرا هميشه جيئن مثبت موٽ ڏيندا.

هن ساٿ ۾ سائين ساجد سومري، سائين تاج جويو، پروفيسر همت علي پتافي ۽ مانواري محمد نواز نوناريءَ جن جيڪي پيار جا پير پريا آهن ادارو سندن ٿورائتو آهي. استاد جي هن شعر سان موڪلائي يار زنده محبت باقي

نه روئڻ پٿڻ ۾ اسان جو علاج
ڏيون یت سڀئي سنڌ ڌرتي ڄڻا
اٿي پڻو اٿن ۾ اسان جو علاج

قومي ٻولي

سنڌي ٻولي

قادر بخش طالبائي

چيئرمين

سجاڳي پبليڪيشن حيدرآباد سنڌ

30 جولاءِ 2006ع

مترجم طرفان

هي ڪتاب ”سنڌوءَ ان جي ڪنار وارن علائقن جي سياسي، اقتصادي اهميت“ پي . ڊبليو . ائنڊريو جي “The Political and Economical importance of Indus and its Provinces” جو ترجمو آهي.

ڪتاب جي ليکڪ پي . ڊبليو . ائنڊريو جو تعلق انهن اهم انگريز عملدارن مان آهي، جن جو واسطو سنڌ سان رهيو آهي.

هي ڪتاب ان زماني سان واسطو رکي ٿو جڏهن سنڌوءَ جي پيٽ مان ”انڊس فلوٽيلا“ نالي سان آڳوٺ هلندا هئا. جن جي اهم اسٽيشن ڪوٽڙي هوندي هئي. انڊس فلوٽيلا جي آڳوٺن کي روھڙي کان مٿي به هلايو ويو هو.

اٽنڊريو جو مقصد هو ته سنڌو درياھ کي وچ ايشيا ۽ اوسي پاسي جي ٻين ملڪن لاءِ تجارتي سامان جي آبي شاهراھ بڻائجي. سندس اهو به نقطہ نظر هو ته جيڪو تجارتي سامان اولھ ڏانھن وڃڻ لاءِ ڪلڪتي ۽ هندستان جي اوڀر پاسي جي ٻين بندرن کان سمنڊ وسيلي وڃي ٿو سو خشڪيءَ رستي اولھ طرف وڌي سنڌوءَ تائين پهچي ۽ انڊس فلوٽيلا وسيلي ڪراچي بندر تي اچي. سندس اهو به ويچار هو ته سامونڊي سفر خشڪي واري سفر کان رفتار ۾ ڏوڏو آهي. ان کان سواءِ چوماسي واري چوڪيءَ رٿ ۾ سمنڊ جي پاڻيءَ ۾ ماندڻا مٿل هوندي آهي ۽ ٻه ٽي مهينا اهڙي تجارتي چرپر ٺپ ٿي ويندي آهي. تنهن ڪري اهو سامان خشڪي وسيلي ڪڍي سنڌوءَ وٽ پهچي، پوءِ پاڻي وسيلي ڪراچي پهچي ۽ اُتان سمنڊ رستي يورپ ۽ ٻين ملڪن ڏانهن وڃي. ان مقصد لاءِ انگريزن ڪراچيءَ کان ڪوٽڙي تائين ريلوي پٽڙي وڇائي ۽ ريل به هلائي.

هي پهريون ڪتاب آهي. جنهن ۾ ريل جي ابتدائي دور جو ذڪر ملي ٿو. اها ريلوي موجوده پاڪستان ۾ پهرئين هئي. جنهن کي بعد ۾ لاهور تائين پهچايو ويو. جتان ان کي هندستان جي مختلف علائقن سان ڳنڍيو ويو. ان ڳالهه مان اٽنڊريو جي نقطہ نظر جي وضاحت ٿي وڃي ٿي. جنهن سوچيو هو ته ڪراچي بندر کي خشڪي وسيلي هنن علائقن جو اهم تجارتي مرڪز بڻائجي. اڄ انڊس فلوٽيلا ته ڪونه آهي. پر سنڌوءَ جي ٻنهي ڪنارن سان موٽروي ۽ انڊس هاءِ وي موجود آهن. جن وسيلي نه رڳو ايشيا جو تجارتي مال پر

ان جي پرياسي وارن ملڪن جو تيار مال ڪراچي پهچي، ڏور ڏيساور وڃي ۽ اچي ٿو.

انٽرنيو کي اها به چڱيءَ ريت معلومات هئي ته سنڌو ۽ ان جي پرياسي وارا علائقا نه رڳو اقتصادي طور اهم آهن، پر روس کي سمنڊ ڏانهن وڌڻ کان روڪڻ واسطي به اهم ڪردار ادا ڪري سگهن ٿا. ان جو مثال 1839ع واري افغان - انگريز جنگ هئي. ڏٺو وڃي ته ڊيورنڊ لائين به سنڌوءَ جي ساڄي ڪناري جي اوسي پاسي موجود آهي.

1839ع واري انگريز افغان جنگ جي نتيجي مان اهو محسوس ڪيو ويو ته انگريز - هندستان وارين سرحدن هڪ طرف پنجاب فرٽيئر کي فتح ڪجي ۽ ٻئي طرف سنڌ ۽ بلوچستان کي به زير تسلط ڪري سندن حدون وڃي ايران سان ملائجن. ڇاڪاڻ ته ان وقت سياسي راند ۾ روس سان ايران به گڏ هئو. سندن اها ڪامياب حڪمت عملي هئي، جنهن وچان سنڌو جو وهڪرو سينڌ وانگر نظر ايندو جيڪو ان زماني ۾ ۽ اڄ به جنگي حڪمت عملي ۾ اهم ڪردار ادا ڪري ٿو.

سترواري ڏهاڪي ۾ روس اڳتي وڌي افغانستان ۾ مس بير ڪپايا هئا ته پاڪستان ۾ جمهوري حڪومت ختم ڪري پتي کي ڦاهي چاڙهيو ويو. ٻئي طرف ان جنگ جي نتيجي ۾ روس ڪُٽجي ڪٿان ڪٿان ٿي ويو. آمريڪا کي معلوم آهي ته سياسي توڙي اقتصادي طور روس کي روڪڻ لاءِ اڄ به اڳي جيان سنڌو ۽ ان جي پرياسي وارا علائقا تمام اهم آهن. پي ڊبليو ائنڊ رويو به هنن علائقن جي اهميت جو خيال ڪندي هي ڪتاب مرتب ڪيو.

سنڌ جي تاريخ ۾ انگريزن جي دور کي سمجهڻ لاءِ هي ڪتاب مون تمام اهم سمجهي پڙهندڙن آڏو رکيو آهي.

خادم سنڌ

عطا محمد پنيرو

قاسم آباد حيدرآباد سنڌ

25 جولاءِ 2006ع

سندو ۽ ان جي وهڪري وارا علائقا

باب پهريون

تمهيد

قديم تجارتي رستن جو وري استعمال ۽ سندوءَ وسيلي وچ ايشيا سان لاڳاپو جنهن کي ستين صدي عيسوي ۾ يورپ وارن پڻ مڪتب آندو هو. سر اليڪزينڊر برنس ۽ پنهنجي سفر ۾ ساڳيو رستو ڪم آندو هو. سر چارلس نيپئر جو نظريو. سندو ماڻهيءَ جو سڀاءُ اهڙو آهي جو هتي ريل سان گڏ پاڻيءَ واري آمد رفت به هلي سگهي ٿي.

اڳئين جڳ جي ماڻهن ويچارن کي جاگرافي بابت ڪا گهڻي ڄاڻ ڪانه هوندي هئي، پر جنهن اعتماد سان هو جن اوڪن اٿاون گسن سان تجارتي مال کڻي ايندا ويندا هئا، تن کي ڏسي سندن ڏاهپ ۽ ذات کي جس ڏيڻ کان سواءِ رهي ڪونه ٿو سگهجي. سياسي ڦيرين گهيرين يا ڪن نون علائقن جي ڄاڻ ڪري اهي پنهنجون واپاري سڙڪون جهٽ ۾ مٽائي به ڇڏيندا هئا. يورپ جو هندستان سان خشڪي وسيلي واپار سويڙ جي ڳچي ڌرتيءَ ۽ ڳاڙهي سمنڊ رستي به هلندو هو ۽ فينقي ٻيڙا به اهو رستو ڏئي هندستان سان واپاري لاڳاپو ڳنڍيون آيا. معلوم ائين ٿئي ٿو ته اهو رستو به نهايت آڳاٽو آهي. ڪنهن زماني ۾ يونانين به فرات کي تجارتي آمد رفت لاءِ ڪم آندو هو. پر اهو درياه انهن کان گهڻو اڳ به ساڳين مقصدن واسطي ڪم ايندو رهندو هو. يارهين صدي عيسوي ۾ اٽليءَ وارن به هن درياه کي تجارتي مقصدن لاءِ ڪتب آندو آهي. راڻيءَ ايلزبيت جي ڏينهن ۾ انگلينڊ جي واپارين به هن درياه کي مشرق سان ڳانڍاپي واسطي ڪم آندو هو. (۱)

سندو، هندستان سان سولي ۾ سولو ۽ ننڍي ۾ ننڍو تجارتي آمدرفت وارو گس آهي. هي درياه نه رڳو وچ ايشيا ۽ اتر يورپ لاءِ سهنجو واپاري مارڳ آهي، پر ساري اولهه لاءِ پڻ هن کان وڌيڪ سولو ۽ ننڍو تجارتي رستو ٻيو ڪونه آهي. ستين صدي عيسوي ۾ روم وارن به هن تجارتي گس جي اهميت کي چڱيءَ ريت محسوس ڪيو هو. چيو

ويندو آهي ته ضرورت ايجاد جي ماءُ آهي. جڏهن مسلمانن جي وڌندڙ، سياسي سگهه بزنطيني حڪمرانن کان مصر ڦري ورتي ته پوءِ يونان جي واپارين جي سويڙ وٽان اڄ وچ بند ٿي وئي. ته هنن هڪدم هڪ ٻيو واپاري گس ٽاڙي ورتو، جنهن سان يورپ جو تجارتي مال يورپ جي بندرن بازارين ۾ گڏ ٿيڻ شروع ٿيو ۽ اهو رستو فقط سنڌو هو. هندستان ۾ تيار ٿيل واپاري وڪر ٻيڙين ۾ سٽي هن عظيم درياه وسيلي ايترو پنڌ مٽي ويندا هئا، جيتري پنڌ تائين اهو درياه جهاز رانيءَ لائق هوندو هو. اتان کان پوءِ اهو وڪر خشڪيءَ وسيلي آمون تائين ويندو هو، جتان کان پاڻيءَ وسيلي احضر سمنڊ (Caspian Sea) تائين پهچندو هو. بعد ۾ وولگا سان هاڪاري هڪ ماڳ وٽ پهچي وري خشڪيءَ وسيلي ٽانائس (Don) تائين پهچندو هو. هن ماڳ وٽان وري ٻيڙين رستي ايوڪن سمنڊ تائين وڃي رسندو هو جتي قسطنطنيه جا جهاز هن سامان اچڻ جي اوسيڙي ۾ بيٺا هوندا هئا. (۲) ان کان گهڻو پوءِ ڪيپ آف گوڊ هوپ واري رستي جي ڄاڻ پئي، جيڪو ڊگهو ته تمام گهڻو هو پر سولو ڏاڍو هو. هي رستو به عيسائين ۽ مسلمانن جي وچ ۾ وڏي ويڙهه ۽ ڊگهين جنگين کان پوءِ اختيار ڪيو ويو هو. نيل ۽ فرات جي تجارتي آمد رفت به مسلمانن جي قبضي ۾ اچي وئي هئي، جنهن کان پوءِ واپاري وڪر جو وهڪرو ان ڊگهي رستي سان ٿيڻ لڳو هو. پر اهو واپار ايتري وسيع پيماني تي ڪونه ٿيندو هو، جيترو سنڌوءَ وسيلي هلندو هو. جيڪڏهن اوڀر ۽ اولهه کي ڳنڍڻ وارا خشڪي ۽ پاڻي وارا رستا کلي پيا ته پوءِ ڄڻ فرات ۽ سنڌو ۾ آڳوڻن وسيلي تجارتي آمدرفت شروع ٿي ويندي. ان زماني ۾ برآمد ۽ درآمد شروعاتي مرحلن ۾ هئي. جيڪڏهن ان دور ۾ هندستان جي ڪنهن به حصي ۾ ريلوي جي پٽڙي وڃائڻ جي گهر ۽ سفارش ڪئي وڃي ها ته ماڻهو چٽرون ڪن ها، هن راءِ جو اظهار اچرج جهڙو ۽ دلچسپ لڳندو ته سنڌ ۾ ريل جي پٽڙي به وڃائي وڃي انهيءَ سان گڏ آڳوٺ سروس جي شروعات به

ڪئي وڃي. هتان لنگهنڌڙ سياحن هن ٻنهي قسمن جي آمدرفت کي سنڌ لاءِ نهايت ضروري سمجهيو آهي. ٻنهي قسمن جي انهيءَ آمدرفت وسيلي پنجاب جي واپاري مال کي گهڻو ملندو ۽ اتان جي درآمد برآمد به سنڌ مان گذرندڙ انهن آمدرفتي وسيلن معرفت ئي ممڪن آهي. هن قسم جي آمدرفت وسيلي سنڌوءَ جي منڍ وارن علائقن جي به درآمد برآمد ممڪن ٿي سگهي ٿي. پر اها آس گهٽ آهي ته حڪومت آگبوتن سان گڏ ريل به سنڌ ۾ تعمير ڪندي. سر اليگزينڊر برنس جو خيال هو ته ملتان کان مٿي سنڌوءَ ۾ آگبوت بدران ننڍيون پيڙيون ڪتب آنديون وڃن. جيڪي جهلم ۽ چناب جي وهڪرن ۾ هڪ ڪارڻ جوڳيون هجن. لاهور ڏانهن وڃڻ لاءِ راوي کي ڪم آندو وڃي. هي حقيقت ضرور ڌيان ۾ رکڻ گهرجي ته هن علائقي وارا قديم واپاري گس وري نئين سر جڙي پوندا، جنهن سان ڪڏهن هندستان، وچ ايشيا ۽ اتر يورپ جو واپار هلندو هو. بولان ۽ خيبر لڪ مان واپاري قافلن جون قطارون پيون ڏينهن رات هلنديون هيون. هيءَ اهڙيءَ سگهاري سچائي آهي جنهن کي ڪنهن شاهد ۽ گواهه جي لوڙ ئي ڪانه آهي. اڳاٽي سمي جي ڏاهن ۽ ذات ڌڻين اوڀر جي وکر کي اولهه جي بندرن ۽ بازارين ڏانهن ڪڍي وڃڻ لاءِ انهن گسن ۽ گهٽن جي ڏاڍي چڱي چونڊ ڪئي هئي. سنڌوءَ ۽ باسفورس جي وچ تي پيون سياسي ڦيريون گهيرون ٿينديون هيون ڌرتي جا مختلف ٽڪرا ڪڏهن هڪ ته ڪڏهن ٻئي ملڪ جا ڀاڱا بڻجي پوندا هئا. اهڙيءَ ريت حڪمران گهراڻا به ٻيا مٿيا سٽبا هئا. پر واپاري وکر جي اها وهڪرو ورتار وهندي رهي، اڃا به ائين روان دوان آهي جهڙيءَ ريت ستين صديءَ ۾ جاري ۽ ساري هئي.

جڏهن اليگزينڊر مرهيات سنه 1831ع ۾ لاهور ۾ موجود هو ته هن ڏٺو ته اتان جي بازار ۾ انگلينڊ جو تيار ٿيل هرڪ جو ڪپڙو وڪرو ٿي رهيو هو، جيڪو ڪلڪتي کان ڦري نه، پر روس کان ٿيندو هتي پهتو هو. جڏهن هو وچ ايشيا وارن ملڪن ۾ پهتو ته کيس هڪ اهڙو واپاري ملي ويو، جنهن لڌيان ۾ پنهنجي موڙي سڙائڻ پئي چاهي.

سندس خيال هو ته هو اتي ساڳيو ڪپڙو وڌيڪ سستو وڪڻندو توڙي جو اهو ماڳ گهڻو پري به آهي. (۳)

هندستان ۽ وچ ايشيا جي ملڪن ۾ سفر جو سارو وچور برنس اڳتي بيان ڪري ڇڏيو آهي. هن انهن واپاري سڙڪن جو بيان ڪيو آهي، جيڪي سندس دور ۾ موجود هيون. اهو واپاري وهڪرو ڏاڍو ڀرو هوندو هو. مٿس لاڳت به گهڻي اچي ويندي هئي. هلندو به اٺن جي قافلن ۽ ٻيڙين وسيلي هو، جيڪي پراڻي نموني جون ڏيهي ٻيڙيون هونديون هيون. سنڌوءَ يا ان جي ڀرتي ڪندڙ شاخن ۾ هاڪاريندڙ ٻيڙين جي طرز به ساڳي هوندي هئي. هن قسم جي ٻيڙين وسيلي تجارتي آمد رفت ۾ ڏاڍو ڌڄو هوندو هو. خشڪي، وسيلي مال وڏي پورهي ۽ جاکوڙ کان پوءِ اچي ڪنهن وهڪري جي ڪنڌيءَ سان پهچندو هو. اتان پوءِ ٻيڙين ۾ لڏيو ويندو هو. جيڪڏهن هوا ٻُت هوندي هئي ته رسن وسيلي ٻيڙين کي ڇڪيو ويندو هو. انهيءَ ڪري پورهي جو اجورو الڳ ڏيڻو پوندو هو. وقت جو ڪاپارو ان کان جدا هوندو هو. ان کان پوءِ جنهن ملڪ مان اهو وهڪرو لنگهندو هو اتان جو حڪمران سُنڱ اوڳاڙيندو هو جيڪو ڪنهن آپدا کان گهٽ ڪونه هو. سنڌ جا حڪمران هن ڏس ۾ ڏاڍا لالچي هئا ۽ تجارتي مال وارين ٻيڙين تي ڳاڻي توڙ سُنڱ مڙهندا هئا، جيڪو واپاري اوسر جي ڏس ۾ اجهڳ رنڊڪ هو. ڏسڻ ۾ ائين ايندو ته هو ڄڻ ڪانبو ٻڌي ڏوڪڙن ميڙڻ جي ڪڍ هئا. پر ٻئي پاسي سنڌوءَ جي ڪنڌيءَ سان سون ورنئون پليون ٻنيون شڪار گاهن واسطي مخصوص ڪيون ويون هيون، جتي شڪار واسطي اڻ لڀ قسم جا هرڻ پاليا ويندا هئا، جن کي مارڻ شاهي شڪار سڏيو ويندو هو. هاڻي ته ساري سنڌو ماڻهيءَ کي انگريزن فتح ڪري ورتو آهي، جنهن ڪري هتان جي ماڻهن کي پنهنجي ملڪيت جي تحفظ جو احساس ٿيو هو. واپار کي هٿي ۽ نيڪ ملي وئي هئي. پوکي راهي به پاڻ پري ٿي وئي هئي. سياسي ۽ سماجي اوسر ۾ جيڪي رستي جون رنڊڪون هيون تن کي پاڙئون پتي ڦٽو ڪيو ويو. انگريزن کي هڪ وسيع ميداني علائقو ۽

درياهن جو بي انتها پاڻي هٿ لڳي ويو، جيڪو نت نئين سائنس، سماجي نواڻ ۽ جاکوڙ کي سرلائي سان سڏيو ڪري.

هن وڏي ماڻھو جي اترئين پاسي لاءِ سر برنس جو خيال آهي ته منجهس وڏي ترقيءَ جا امڃاڻ آهن ۽ اها حقيقت به آهي. سندس بيان آهي ته هن علائقي ۾ تجارتي ترقي جو مستقبل ايترو ته روشن آهي جيڪو دنيا جي ڪنهن ٻئي خطي ۾ نه نظر اچي ٿو ۽ نه وري ممڪن ئي آهي. هتي ڪاٺيون، وڻ ٻوٽا ۽ جانور به جام آهن. هتي جهاز رانيءَ لائق پنج درياه آهن، جن جي اولهه پاسي دنيا جو قديم وڏو وهڪرو ”سندو“ آهي. اتر پاسي ڪشمير جهڙو سدا سڪيو ستابو ملڪ آهي.

اٽي ٺهندڙ قيمتي ڪپڙو ايران، تاتار، چين ۽ هندستان موڪلي سگهجي ٿو. هي اهو علائقو آهي جيڪو هندستان ۽ وچ ايشيا جي مشهور شهرن جي وچ تي آهي ۽ اهو تجارتي ڏي وٺ ۾ نمايان ڪردار ادا ڪري سگهي ٿو. هن کان علاوه هيءُ سون اپائيندڙ ڌرتي آهي جتي اهڙيون امله شيون پيدا ٿين ٿيون، جيڪي ماڻھوءَ جي جياپي لاءِ نهايت ضروري آهن. پنجاب جي هر شهر ۽ ملتان ۾ اهڙو قيمتي ڪپڙو ٺهندو آهي، جنهن ۾ ڪشمير جو پٽ ڪم ايندو آهي. تنهن ڪري هي ملڪ پنهنجي پيداوار جي ڪپت لاءِ ڪنهن ٻئي ملڪ جو ڳجهو ڪونه آهي. پنجاب دربار جا امير امرا ۽ سردار ڪشمير جون ٺهيل شالون ڍڪيندا آهن. هتان جو عام شهري ۽ هاري ناري هتان جي ڪورين جو اٽيل ڪپڙو اوڍيندا آهن، جيڪو سهانگو آهي ۽ چوڙ به چڱو ڏئي. ان جا به انبار لڳي ويندا آهن ۽ ايترو ججهو ٿئي جو گهرو جانورن کي به ان ڪارائيندا آهن. لوڻ جا جابلو سلسلا موجود آهن جنهن کي ڪاڌي خوراڪ جي ضرورت طور ڪتب آندو وڃي ٿو. اترين علائقن ۾ مرچ مصالحه جام ٿين جيڪي مانيءَ سان ڳنڍڻ جو ڪم ڏين. (۴) ان ناتي چئي سگهجي ٿو ته هتي ايت ٿيندڙ شيون هي آهن: شالون، پٽ، ڪپهه، معدنيات ۽ ڀاڄيون. سندو، پنجاب جي تيار مال جي ٻاهر وڃڻ لاءِ ڪولڻ نهايت ضروري آهي. ڪنهن زماني ۾ هتان جون ڏيهي حڪومتون پاڻيءَ

جي واپاري اڄ وڃ تي سنگ تمام گهڻو رکنديون هيون. پر يورپي تيار مال جي آمدرفت ٿوري ٿڪي هلندي هئي ۽ مٿن سنگ وٺڻ ۾ رعايت ڪئي ويندي هئي. مگر انگريزن کي آس اميد هوندي هئي، ته سنڌو ماڻهيءَ مان تجارتي آمدرفت آڻڻ لاءِ جال هڻڻ کپي ۽ هر ڪنهن سان رعايتون ڪيون وڃن. جيڪڏهن ڪو ماڻهو اڄوڪي دور کي ڏسي ها ته کيس موجوده زماني وارو پاڻيءَ جي تجارتي آمدرفت جو ججهو فائدو به ضرور نظر تي چڙهي ها، جيڪو سنڌريل جهاز رانيءَ وسيلي سنڌوءَ جهڙي عظيم درياهه رستي شروع ٿي چڪو آهي. سنه 1843ع ۾ ڪراچي بندر تان ڪل 1010 پائونڊن جيتري برآمد ٿي هئي. ساڳئي سال وري درآمد 121050 پائونڊن جيتري ٿي. جڏهن ته ساڳئي بندر تان 1856ع ۾ برآمد 734522 ۽ درآمد 685665 پائونڊن جي ماليت جيتري ٿي هئي.

سنه 1833ع ڌاري يا ان زماني ۾ جڏهن سر اليگزينڊر برنس پنهنجو جڳ مشهور ڪتاب ”ٽريولس ان تو بخارا“ لکيو هو تنهن زماني ۾ جهاز راني شروعاتي دور ۾ داخل ٿي چڪي هئي. جيڪڏهن ان زماني ۾ هندستان جي ڪنهن به علائقي لاءِ ريل جو منصوبو شروع ڪجي ها ته ماڻهو ان کي چريائي وارو عمل سمجهن ها ۽ ڪلن ها. پر تنهن هوندي به اسان جي هن سياح ريل رستي جي غير موجودگي يا آڳوڻي آمدرفت جي ان هوندي کي به هڪ ئي طائرانه نظريي سنڌ ۽ پنجاب جي هن اهم ضرورت کي محسوس ڪري ورتو هو. سندس خيال هو ته پاڻيءَ خشڪيءَ جي آمدرفت وسيلي سنڌوءَ جي اترين علائقن سان رابطو پيدا ڪري سگهجي ٿو. سندس اهو به خيال هو ته ملتان کان مٿي چناب ۽ جهلم ۾ ننڍين پيڙين کان سواءِ ٻي جهاز راني ڪري ڪانه ٿي سگهجي. تنهن ڪري هو ان ٽاڪ کان مٿي جهاز رانيءَ جي بلڪل خلاف هو. هن اهو به خيال ظاهر ڪيو آهي ته پاڻيءَ وسيلي لاهور وڃڻ تمام گهڻو ڏکيو آهي. ان جو ڪارڻ اهو آهي ته راوي درياهه جي وهڪري ۾ وڪڙ تمام گهڻا آهن، ۽ اونهي به گهٽ آهي، تنهن ڪري

ان منجهان هاڪارڻ واريون ٻيڙيون ان ڳالهه کي نظر ۾ رکي جوڙيون وڃن. هي هڪ بنيادي اعتراض آهي، جنهن مطابق هن وهڪري کي آمدرفت لائق سمجهيو ئي ڪونه ٿو وڃي.

سر اليگزينڊر برنس جي اچڻ کان ٽو سال پوءِ سر چارلس نيپيئر پنهنجي عتابي نظرن سان سنڌوءَ جي اهميت کي محسوس ڪري ورتو هو ۽ سمجهيو هئائين ته تجارتي آمدرفت لاءِ هيءُ وهڪرو نهايت ضروري آهي. هن 1842ع ۾ لکيو هو ته، ”جيڪڏهن ڪنهن مهذب ۽ سڌريل ملڪ جو ماڻهو مون کان سوال ڪري ته جيڪڏهن توکي سنڌ جو حڪمران بنايو وڃي ته پهريون ڪم ڪهڙو ڪندين؟ ته منهنجو جواب اهو هوندو ته پهريائين سنڌوءَ وسيلي ٿيندڙ تجارتي آمدرفت تان سنگ معاف ڪندس، ڪراچيءَ کي فري پورٽ بنائيندس، شڪارپور کي ڌاڙيلن جي ڦرلٽ کان بچائيندس، سکر کي اهم تجارتي مرڪز بنائيندس ۽ سنڌوءَ جي ٻنهي ڪنڌين سان پڪيون سڙڪون تعمير ڪرائيندس ۽ سنڌوءَ سان آڱوٽن جي آمدرفت شروع ڪرائيندس. (5) ”اڳتي هلي وري ساڳيو ماڻهو لکي ٿو ته، ”تجارتي اهم مرڪز جي نقطئه نگاهه کان شڪارپور کي نهايت اهم حيثيت حاصل آهي. اولهه ۾ اتر وارن علائقن کان ايندڙ واپاري وڪر جا هتي گدام آهن ۽ آڳاٽي سمي کان وٺي هن شهر جا انهن علائقن سان واپاري لڳ لڳاپا آهن. ٿوري وقت لاءِ هن شهر جي اهميت ڌنڌالجي به وڃي ته وڏي ڳالهه ڪانه آهي. پر جيڪڏهن سنڌ تي ڪڏهن به مضبوط حڪمراني قائم ٿي وئي ته شڪارپور جي تجارتي اهميت ساڳئي اڳئين اوج تي پهچي سگهي ٿي. شڪارپور جو واپاري وڪر سکر موڪلي سگهجي ٿو، جتان سنڌوءَ وسيلي ڪراچي پهچي ويندو يا شڪارپور وٽان لاڙڪاڻي کان ٿيندو خشڪيءَ وسيلي وڃي ڪراچي بندر پيڙو ٿيندو. آڳاٽي سمي جا به اهي ئي ساڳيا واپاري گس ۽ گهٽ آهن. جاگرافيائي نقطئه نگاهه کان به اهي فطري تجارتي رستا آهن. تنهن ڪري اهي پاڻهه رستو نئين سر قائم ٿي ويندا.... شڪارپور ۽ سکر اهڙن ٽاڪن تي واقع آهن، جو هو هڪ ٻئي

جا واپاري واهرو ۽ ڪارڻي آهن. " (۶)

جڏهن هو سنڌ جو گورنر ٿيو ته هن در آمد ۽ برآمد جي ترڪ
اڪلاءَ لاءِ ڪراچيءَ ۾ گودي ۽ ان سان لاڳاپيل هڪ بندر جي اڏاوت
شروع ڪرائي. ان بندر کي سنڌوءَ سان گڏڻ لاءِ گذري وٽان هڪ واهڙ
به کوٽايو هو. واپاري اوسر جي نقطن نگاه کان هن برطانيه حڪومت
کان چار جنگي آگبوت به ورتا هئا، جن سنڌوءَ ۾ تجارتي آمدرفت به
شروع ڪري ڇڏي هئي. سنڌوءَ سان تجارتي آمدرفت ڄڻ ته پاڻ قدرت
جوڙي هئي يا ائين چئجي ته قدرت سنڌوءَ کي پيدا ٿي تجارتي آمدرفت
لاءِ ڪيو آهي. يعني اها بهترين، رفتار ۾ وڌيڪ تڪي، وڌيڪ محفوظ ۽
بي آمدرفت کان گهڻي سستي آهي. (۷) تنهن سمي پنجاب انگريزن جي
حڪومت ۾ شامل ڪونه هو. پوءِ به سر چارلس نيسپر جو ڪراچي
بندر کي ايڏي اهميت ڏيڻ غير فطري ڪونه هو. هن کان علاوه هي
بندر بمبئي کان گهڻو اولهه پاسي هجڻ ڪري وڌيڪ اهم به آهي. تنهن
ڪري هو حيدرآباد کان عمرڪوٽ تائين ريل جي پٿري وڇائڻ جو
سخت حامي هو. هن اها به سفارش ڪئي هئي ته ڊيسا (Deesa) کان
عمرڪوٽ تائين ريل وڇائي سنڌ ريلوي کي مڪمل ڪيو وڃي. (۸) هو
ڪراچي بندر جي اهميت تي ڳالهائيندي چوندو هو ته، ”اهو هڪ قديم
بندرگاه جو نعر البدل آهي.“ هن سنه 1847ع ۾ پنهنجي خيالن جو
هن ريت اظهار ڪيو آهي:

”مان حڪومت جي ماٿار مان فائدي وٺڻ جي ڪوشش ڪري رهيو
آهيان. منهنجي مرضي آهي ته آگبوتن واري تجارتي آمدرفت فيروزپور
تائين وڌائي وڃي. انهيءَ وسيلي فيروزپور ۾ رهندڙ فوج واسطي بمبئي
مان سستيون شيون سولائي سان پهچائي سگهجيون. جڏهن ته ڪلڪتي
مان اهي ساڳيون شيون ڏاڍيون مهانگيون پلڻ پون ٿيون.“

جن ماڻهن کي ڪلڪتي جو مفاد پيارو آهي، سي سدائين انهيءَ
ڳالهه ۾ رڌل آهن ته ڪراچي ۽ سنڌوءَ جي وهڪري کي بچ سمان
سمجهيو وڃي. ڇاڪاڻ ته انهي سان گنگا سان هلندڙ تجارتي آمدرفت

ٺڙ ٺپ بيهي ويندي. جيڪڏهن اهو سنڌ واپار سنڌوءَ ۽ سنڌ وسيلي هلڻ لڳو ته ڪراچي ۽ بمبئي کي اهميت ملندي (9) هن 1849ع ۾ وري هن ريت لکيو آهي:

”هندستان ۾ انگلنڊ جو تيار ٿيل مال فقط درياهن وسيلي ڪنڊ ڪڙچ ۾ پهچائي سگهجي ٿو ۽ ساڳي ريت هندستان جو تيار ٿيل مال به هنن وڏن درياهن وسيلي ٻاهر موڪلي سگهجي ٿو. توهان کڻي ڪيترو به لنوايو، پر ڪراچي جي اهميت کي جهڪو ۽ جهيٽو نه ٿو ڪري سگهجي ۽ اهي ڏينهن ڏور نه آهن، جڏهن هي بندر اوڀر جو تارو سڏيو ويندو. اي ڪراچي! شال مان ڪڏهن جئرو ٿي اچي توکي ڏسان ته تون ڪيڏين بلندين ۽ عظمتن تي پهچي چڪي آهين.“ (10)

سر چارلس نيپئر کي، جڏهن به وجهه ملندو هو ته اعليٰ اختياردارن جا هن اهم ماڳ بابت ڪن ڪڙا پيو ڪرائيندو هو ۽ ڪڏهن ڪراچيءَ جي اهميت ۽ عظمت کي ويسلو ٿي وساري ڪونه ويٺو هو. هن پنهنجي يادگيرين تي مشتمل هڪ ڪتاب ۾ هن ٿاڪ کي اهميت ڏيڻ جي پرزور حمايت ڪئي آهي، جيڪو سال 1852ع ۾ ڇپجي پڌرو ٿيو. مانچسٽر ۾ هڪ هلچل شروع ٿي هئي ۽ ان ناتن سان ڪن ماڻهن بيان به ڏنا هئا ته سنڌ وسيلي وچ ايشيا وارو قديم تجارتي رستو ٻيهر کوليو وڃي. مٿي ڄاڻايل ڪتاب، ان هلچل ۽ بيانن جي نتيجي طور لکيو ويو هو. هن مذڪوره ڪتاب جي حقيقت کي چٽي ڪرڻ جا جتن ڪيا هئا ته پنهنجي پر ۾ ان قديم تجارتي رستي کولڻ لاءِ ڪيترو جاکوڙيو هو. ان رٿا کي ٻڌو اڻ ٻڌو ڪرڻ کان پوءِ ڪيترن سالن گذرڻ بعد اهم سمجهيو پيو وڃي ۽ مسٽر فرير ڪمشنر سنڌ جو بيان آهي ته:

”سنڌ کان اتر - اوڀر وارن ملڪن جو تيار تجارتي مال ڪيئن به ڪري ڪراچيءَ جي بندرگاهه تي اچڻو آهي. سڪندر اعظم جڏهن سنڌ تي حملو ڪيو هو ته واپسيءَ مهل نيرڪوس جي اڳواڻي ۾ بياس کان پوءِ سنڌوءَ جو وهڪرو ڏئي سمنڊ تائين پهتو هو. تنهن ڪري اهو سمجهڻ کپي ته هندستان ۽ يورپ جي وچ ۾ اڳتي هلي ٿيندڙ تجارتي

لاڳاپو به سنڌوءَ وسيلي پيدا ٿيو آهي.

باق ڪلَ جي ڪارج بابت اسان جي موجوده معلومات هيءَ آهي ته هيءَ شيءِ سنڌ ۽ پنجاب جي خشڪي ۽ پاڻيءَ جي آمدرفتي وسيلن لاءِ هڪ جهڙي ڪمائي وٺي آهي. هتي به ريل ۽ آگبوت کي ڪتب آڻي تجارت کي وڌائي سگهجي ٿو. مان هيءَ ساڳي ڳالهه گنگا ماڻري لاءِ سنه 1816ع ۾ به سفارش ڪئي هئي، جيڪا هن کان پهريان ڪاميابيءَ سان پنهنجو ڪم ڪري رهي آهي. (۱۱) سامونڊي ڪناري کان چوڙ جي صفا مٿين ٿاڪ تائين جيڪو حيدرآباد کان تيه ميل هيٺ آهي، سنڌوءَ جي وهڪري ۾ تمام گهڻا ور وڪڙ نظر ايندا. ان ڪري آمدرفت تمام ڊري رهندي مورڳو ڇيهي جو گهڻو امڪان آهي. چوڙ جي علائقي وارا سنڌوءَ جا ڦاٽ اهڙا آهن، جن ۾ ڪراچي ڏانهن ايندڙ سامونڊي آگبوت ڪم ڪري ڪونه سگهندا. هتي فقط اهي اسٽيمر ڪم اچي سگهندا، جيڪي سامونڊي آمدرفت کان بيڪار سمجهي کين ڦٽو ڪيو ويو هوندو. ڇاڪاڻ ته اهي سٺا آگبوت ورن وڪڙن واري وهڪري ۽ تانگهي پاڻيءَ ۾ سولائي سان هاڪاري سگهندا آهن. حيدرآباد کان وٺي سمند تائين ڌرتيءَ جي لاهوندي اهڙي آهي جو پاڻيءَ جي وهڪ ۾ ٽڪ نظر ئي ڪانه ايندي آهي. اهو پنڌ سو ميل کن ٿيندو. جيڪڏهن ان ٿوري پنڌ تائين ريلوي جي اڏاوت ٿي وڃي ته ڇا چئجي. پوءِ حيدرآباد کان ڪراچيءَ تائين تمام ٿوري وقت ۾ پهچي سگهيو ۽ سفر ڏاڍو سولائي سان ڪري سگهيو. حيدرآباد کان ملتان تائين پنج سو ستر ميلن جو پنڌ آهي ۽ ان ٿاڪ تائين سنڌو ويڪرو ۽ اونھون به آهي. جيڪڏهن آگبوت سگهارا هوندا ته نه رڳو تجارتي مال ڪڍي سگهندا پر ان سان گڏ ماڻهو به سفر ڪري سگهندا. ملتان کان مٿي وري خشڪي واري آمدرفت شروع ڪئي وڃي ۽ ريلوي جي اڏاوت ڪري ملتان لاهور ۽ امرتسر سان ڳنڍيو وڃي. اهڙي ريت ريل کي لاهور کان پشاور سان ملايو وڃي، جيڪو خيبر لڪ جي بلڪل آمهون سامهون ۽ انگريز حڪومت جي اتر - اولهه واري سرحد تي آهي. هن رٿا جو

مقصد اهو آهي ته هن عظيم درياه جي مٿئين پاسي جيڪي به علائقا آهن، انهن ۾ به هڪ قسم جو لاڳاپو پيدا ٿي وڃي ۽ انهيءَ علائقي ۾ به تجارتي آمدرفت شروع ٿي وڃي، جنهن مان هن جون ڀرتي ڪندڙ شاخون وهنديون آهن. اها رٿا انگريز سرڪار قبول به ڪئي آهي، جنهن ۾ پهريائين سنڌ ريلوي ڪراچيءَ کان حيدرآباد تائين جوڙي ويندي. ان کان پوءِ انڊس فلوٽيلا نالي آگبوتن وسيلي پاڻي واري تجارتي آمدرفت شروع ڪئي ويندي، جيڪا حيدرآباد کان ملتان تائين ڪم ڪندي. ملتان کان لاهور ۽ لاهور کان امرتسر تائين پنجاب جا هي ٽي رستا هڪ ٻئي سان لاڳاپيل ڪم آهن جن کان لنوائي ڪونه ٿو سگهجي، ڇاڪاڻ ته سندن واسطو وڌندڙ واپار سان آهي. (۱۲) ٻي ڳالهه ته انگريزن جي حڪومت گهڻو پري اوڀر ۾ واقع آهي، تنهن ڪري حڪومت کي اهڙي رٿا هڪدم هٿ ۾ کڻڻ گهرجي جيڪا پوري ڪرڻ جوڳي هجي. فقط انهيءَ مقصد سان نه ته ساري هندوستان جي علائقن جو پاڻ ۾ رابطو قائم ٿي ويندو، پر ان ڪري به ضروري آهي ته هن طريقي سان انگلنڊ کان هندوستان جو فاصلو به گهٽجي ويندو ۽ حالتن جي لحاظ سان جيڪي نازڪ علائقا آهن تن تائين وقت سر پهچڻ ۾ سولائي ٿي پوندي. هن رٿائن جي پوري ٿيڻ سان بيان ڪيل پويون مقصد ڏاڍي سولائي سان پورو ٿي ويندو. ان کان پوءِ فرات ماڻڙي واري رٿا هٿ ۾ کڻي ويندي، جنهن کي هندوستان سان ڳنڍيو ويندو. مان پنهنجي يادگيرين ۾ اهڙيءَ رٿا جو بيان اڳ ۾ به ڪاتي ڪري چڪو آهيان. (۱۳) مان هن رٿا کي گڏيل رابطي قائم ڪرڻ واسطي پيش ڪري رهيو آهيان. هن رٿا تي ڪم ڪرڻ کان پوءِ هي هڪ اهم تجارتي رستو ۽ فوجي گس به بڻجي پوندو جيڪو مٿي يڪو اتر هندستان وارن علائقن سان نه فقط گڏيل هوندو (۱۴) پر مٿي وڃي وڃ ايشيا سان وڃي ملندو. هن رٿا سان سرڪاري ۽ غير سرڪاري ڳانڍاپو پيدا ٿي سگهندو. هن سان سياسي ضرورتون پوريون ٿي وينديون ۽ حڪومت هن مسئلي کي منهن ڏيڻ لائق بڻجي پوندي ۽ ان کان علاوه

سنڌوءَ ماٿريءَ کي وڏي هٿي ۽ ٽيڪ ملي پوندي.

باب ٻيو

سنڌو ماٿريءَ جي فوجي اهميت

سنڌو، ڌارڻي حملہ آور لاءِ هڪ وڏي رند، ڪ، اير فرير جو احقر سمند (Caspian Sea) کان قدير رستو ڏئي سنڌوءَ تائين پهچن. روس جي پيش قدمي، روس طرفان تعمير ٿيندڙ ريلوي، بچاءُ لاءِ بارتل فرير جو سنڌوءَ جي ڪنارن سان فوج وٺي اچي وڃڻ، سر جستن شيل جا روس جي متوقع حملي بابت تاثيرات، لارڊ ڊلهائوسيءَ جا، سنڌوءَ جي سڌريل تجارتي آمدرفت لاءِ خيال.

ٻاهرين حملن کان بچاءُ واسطي هندستان جي مختلف علائقن ۾ مواصلات جو نظام سڌارڻ جي سخت ضرورت آهي ۽ ان کي گهڻي وقت کان وٺي محسوس ڪيو ويو آهي. ملڪ جي وڳوڙن ۽ بغاوتن کي منهن ڏيڻ واسطي هن قسم جي مواصلات ڏانهن ڪڏهن سوچيو ئي ڪونه ويو آهي. جيڪڏهن هن کان اڳ هندستان ۾ هن قسم جي مواصلات قائم هجي ها ته 1857ع واري بغاوت کي شروع ٿيڻ سان ئي سولائيءَ سان ڪچلي سگهجي ها. جيڪڏهن هن قسم جي رٿائن کي اهميت نه ڏني وئي ته سمجهه ۾ اچي ٿو ته ان جي اثرن ۽ نتيجن کي تڄ سمان سمجهيو ويو آهي. ٻاڻ، ڪل وسيلي جيڪڏهن ڪلڪتي ۽ دهلي وچ ۾ ۽ لاهور ۽ ڪراچي وچ ۾ رابطو قائم هجي ها يا پنجاب جي راجڌاني لاهور ۽ دهلي وچ ۾ ساڳي آمدرفت جاري هجي ها ته انگريز سرڪار جا فوجي انهن گسٽن پٺڻ کان واقف هجن ها. انهن مواصلاتي ذريعن وسيلي گهريل ماڳ وٽ سندن پهچ اڳ ڇڻپ ۾ ٿي وڃي ها، نه ته ليفٽ رائٽ ۽ نوٽيون ٺوڪي مارچ ڪري مقرر ماڳ تائين پهچڻ واسطي مهين جو مدو درڪار هوندو آهي. ”لاهور ڪرانڪل“ جي هڪ ليکڪ

بغاوت جي موقعي کان اڳ فرات ماٿري، سنڌ ۽ پنجاب جي ريلوي مڪمل هجي ها ۽ برطانيه سرڪار جون فوجون بغاوت ڦٽڻ واري ساڳئي

مهيني ۾ اوچتو لاهور پهچي اتان جي ماڻهن کي حيران ڪري ڇڏين ها. اهو تڏهن ممڪن ٿي سگهي ها جڏهن اتي بجليءَ تي هلندڙ ٽيليگراف جو سرشتو ڦاٽي هجي ها، جيڪو سنڌوءَ ۽ ٽيمس جي وچ ۾ تر ت رابطي جو ڪم ڏئي ها. ”وڳوڙ ۽ بغاوت جيڪا اوچتو ڦوڻ ڪري ڦاٽي پئي، تنهن انگريزن جون اڪيون کولي ڇڏيون آهن ته بهترين رستا ۽ تڪڙو مواصلاتي نظام برطانيه سرڪار لاءِ ڪيڏو نه ضروري آهي. ٻاهريون حملو آور ته ڪنهن ڏورانهين ڏيهه کان ڪاهي ايندو ڇا ان جي حملي جو يقين نه آهي؟ احضر سمنڊ کان وٺي سنڌو هڪ قديم تجارتي رستو آهي، جيڪو ٻارٽل فرئر وٺي اچي سنڌوءَ تائين پهتو هو. هن مذڪوره رستي جي هڪ پيرائتي ڄاڻ ڏني آهي، جنهن مان پتو پوي ٿو ته روس هندوستان تي ضرور حملو ڪندو. روس جنهن اورچائيءَ سان اڳتي وڌڻ جي جاکوڙ ڪري رهيو آهي، تنهن جو هر ڪنهن ماڻهوءَ کي پتو آهي ته هو ضرور هڪ ڏينهن حملو ڪندو ۽ پنهنجي صدين کان سوچيل رٿا تي عمل ڪري ڏيکاريندو. مان ڪنهن کان معافي وٺڻ کان سواءِ هن اهم نڪتي بابت، مسٽر فرئر جا چيل لفظ ضرور ورجائيندس؛

”ايران - روس جو گڏيل لشڪر يا اڪيلي روس جي فوج هندستان تي ضرور حملو ڪندي. مامر ڏاڍو ڳنڀير آهي. برطانيه سرڪار لاءِ سندن مقابلي واسطي ڏاڍيون ڏکيائون درپيش آهن. ان ڳالهه جو به امڪان آهي ته افغاني ۽ تاتاري به ڪي وڌيڪ ڏکيائون سڃاڻن. پر انهن کان وڌيڪ اڃا انهن بريت وارن علائقن مان فوجي پيش قدمي آهي، جيڪي ٽاڪرو جوڙ هجڻ ڪري سفر لاءِ ڏاڍا اٿانگا آهن. انهيءَ کان سواءِ هنن علائقن مان گذرڻ مهل کاڌي خوراڪ جو جيڪو ڏجو پيدا ٿئي ٿو، تنهن کي نبيرو به جنگ ڪرڻ کان گهٽ ڪونه آهي. ان سفر ۾ ڏک ڏنجهي ته ضرور آهن، پر انهن کي وڌائي پيش ڪيو ويو آهي. مئڪ ڊونالڊ ڪنيئر ۽ اليگزينڊر برنس جي بيانن عوام جي راءِ کي هڪ جائزو ڪيو آهي. انهن ٻنهي ڪوشش ڪري منهن ۾ ايندڙ هر

ڏکيائي جو چٽيءَ ريت هڪ نقش ڇڻيو آهي. انهن مشڪلاتن کي پيش ڪرڻ جو سندن طريقو به نئون ۽ نيارو آهي. خاص طور برنس اوڏانهن ويندڙ رستي کي اهڙو ڏکيو ڪري ٻڌايو آهي، جنهن سان سفر ڪرڻ مشڪل آهي. سندس لکيل مسودو ڪيترا سال مون وٽ رهيو آهي. سندس ڇاپيل ڪتاب ۽ ان مسودي ۾ ڪيتريون ڳالهيون متضاد آهن. ان مسودي ۾ هن قبول ڪيو آهي ته ايران - جون فوجون ترڪستان ۽ افغانستان جي بربتن مان سفر ڪري هندستان تي حملو ڪري سگهن ٿيون. ائين چئي سندس ڏاهپ کان انڪار ڪري ڪونه ٿو سگهجي. سندن حملي جو ڪن ڳالهين ڪري امڪان ضرور آهي، پر اهو حملو ايڏو سولو سهنجو ڪونه آهي، جيترو عام طور ان کي سمجهيو ويو آهي. مان پوري پڪ سان چئي سگهان ٿو ته برطانيه سرڪار کي اهڙن حملن کي منهن ڏيڻ جي صلاحيت سان گڏ سگهه به آهي. پر انهيءَ حملي تي لڳاتار ۽ تڪي تاڙ رکڻي پوندي. يورپ ۾ جنگين منهن ڪڍيو آهي، تنهن ڪري هن حملي کي مڙس ٿي منهن ڏيڻ وارو سوال بي يقينيءَ جي ڪوهيڙي ۾ ڪجهه ڏنڌاڻيل آهي، ٻي ڳالهه اها به آهي ته روس ڏکڻ ايشيا تي ڪاهڻ واري پراڻي ارادي سان ڇوڙ جيان ڇهڻيو پيو آهي ۽ ان جون فوجون آمون ۽ خيوا ڏانهن ڏهاڙي اڳتي وڌي رهيون آهن.

سندن ايتريون جنگي مهمون کاڌي خوراڪ جي ڪاٺ ۽ آبهوا جي خرابي سبب ڪامياب ڪونه ٿيون آهن. پر گذريل ستن اٺن سالن کان وٺي رومين جي اختيار ڪيل طريقي ڪار جيان هوريان ۽ نهايت سگهاري قدم سان اڳتي وڌي رهيا آهن. پهريائين اورال کان احضر سمنڊ تائين پهتا ۽ ڏکڻ - اوڀر پاسي جي چوڙ وٽ پهچي هن ندي سان اوڀارو سفر ڪري، سندس انهيءَ وڪڙ وٽ پهتا، جنهن کان اڳتي هلي درياه سر ڏکڻ آهل ڪري ٿو ۽ اڙل سمونڊ جي اوڏڙو آهي. هتي پهچي هنن فوجي ڇانوڻي قائم ڪئي آهي ۽ سمنڊ ۽ ايمبا جي وچ تي انهي رڻ پٽ ۾ ڪوه ڪوٽي پاڻيءَ جي ضرورتن کي منهن ڏنو آهي. مٿي ڄاڻايل

ڪوهن جي چوڌاري ڪوساڪن کي آڻي آباد ڪيو اٿائون، جن ڀرپاسي واريون ٻنيون پوکي آباد ڪيون آهن. ائين ڪري هنن آمدنيءَ جو هڪ ذريعو پيدا ڪري ورتو آهي، جيڪو هتي ڪڏهن موجود ئي ڪونه هو. ٿوري وقت کان پوءِ هو فوجي ڇانوڻيءَ جي جانورن جي گاهه چاري ۽ فوجن جي ڪاڌي خوراڪ جي اڻ تن کان آڃا ٿي ويندا. اهڙي ريت هو سولائي سان اڳتي وڌي وڃي اڙل سمونڊ تي پهچندا. ساڳيءَ ريت هنن روسين ڪوهن جون ٻيون به وڌيڪ قطارون کوليون آهن، جن مان هڪ ”اورلو ارگيز“ نديءَ کان شروع ٿي اڙل سمونڊ جي اترئين پاسي وڃي چوڙ ڪري ٿي، جڏهن ته ٻي قطار ٻن ٽاڪن ڀنگ - ڳڙهڪ ۽ دش قلعي وٽان شروع ٿئي ٿي، هي ماڳ احضر سمونڊ جي اوڀر پاسي واقع آهن. مٿي ڄاڻايل ڪوهن جون ٻئي قطارون اڌ پنڌ تي اچي پاڻ ۾ ملن ٿيون ۽ خيوا ڏانهن وينديون نظر اچن ٿيون.

”اهڙيءَ ريت روسي فوجون پنهنجا اڏا ۽ ٽاڪ قائم ڪنديون ڪوساڪن کي آباد ڪنديون هوريان هوريان اڳتي وڌي رهيون آهن. جڏهن اهي شهر ۽ آمون درياه تائين پهچي ويون ته پوءِ اهي ڪٿي به بيهي ڪونه سگهنديون، آمون درياه روسين جي سگهه ۽ پيش قدمي لاءِ ايترو اهم ۽ لازمي آهي، جيترو انگريزن لاءِ سنڌو. اهو وهڪرو تاتاري علائقن کي سڪيو ستابو ۽ ريان ڪيان ڪري ڇڏيندو ۽ تاتاري قبيلن وچان چوليون هڻندو وهندو آهي. سندن علائقن جي چوڌاري رڻ پٽ ۽ ڀٽون آهن جن جي واري اڻيهي پئي وڙڪندي ۽ واکا ڪندي آهي. ان درياهي وهڪري کان سواءِ وٽن پهچڻ گهڻو ڏکيو هوندو آهي. هن درياه تي جيڪو به قبضو ڪندو آهي ته اڙل کان بدخشان تائين هن جي ڪنڌين ڪنارن سان آباد قومون سندس غلام بڻجي وينديون آهن ۽ روس وارا به انهيءَ جاکوڙ ۾ لڳا پيا آهن. روسي فوجون ڏيهي ٻيڙين وسيلي آمون مان هاڪاري ان ماڳ وٽ پهچنديون، جيڪو بلخ کان ٻن فرسنگن جي وٿيءَ تي آهي. ڄاڻايل ماڳ کان وٺي هي وهڪرو جهاز راني لائق ڪونه هوندو آهي. برنس هن مامري ۾ ويساه جوڳو ذريعو

آهي. هيٺ ڏنل ٽڪرو سندس ڪتاب مان کنيو ويو آهي جيڪو هن موضوع تي گهڻي ڪجهه روشني وجهي ٿو:

”هن درياه مان سولائيءَ سان فقط تڏهن هاڪاري سگهجي ٿو جڏهن سندس ڪنڌين ڪنارن سان آباد علائقن مان ڪاڌي خوراڪ ۽ ڪاپي جون ٻيون شيون سولائيءَ سان ملي سگهن. درياه مان هاڪارڻ جو واسطو انهن علائقن جي جاگرافيائي صورتحال ۽ ڪنارن سان موجود جهنگل جي ڪاٺ تي آهي. آمون ۾ هلندڙ ٻيڙين جو انگ تمام ٿورو آهي جيڪو ٻه سو ٻه مس ٿيندو. هتي سهوليتون ايتريون موجود آهن جو ڪيتريون ئي ٻيڙيون ناهي سگهجن ٿيون. اهڙو مناسب ڪاٺ به جام آهي، جن جو گهاتن ٻيلن بدران ڇڊو پاڊو جهنگ هوندو آهي. درياه جي چاڙهه واري رت ۾ ڀال ۽ صنوبر جو ڪاٺ لڙهندو نظر ڪونه ايندو آهي. هن مان اها ڳالهه ثابت ٿئي ٿي ته هي وهڪرو يا سندس ڀرتي ڪندڙ شاخون انهن علائقن مان وهنديون هيٺ اچن ٿيون جن ۾ اهو ڪاٺ ڪونه ٿيندو آهي. وهڪري جي ڪناري سان فقط شهنوت ۽ سفيدي جا وڻ نظر ايندا. پوئين نالي وارا وڻ وڏي حصار کان چارجوئي ڏانهن درياه ۾ لوڙهي ڇڏيندا آهن، جيڪو گهرن جي اڏاوتن ۾ به ڪم آندو ويندو آهي. جيڪڏهن هن درياه ۾ ٻيڙين جو انگ وڌائڻو پوندو ته پوءِ ڪناري سان بيٺل ڪاٺ کي ڪپي انهيءَ منجهان ٻيڙيون بڻائيون پونديون. هن درياه ۾ هاڪارڻ لاءِ ٻيڙيون تيار ڪرڻ واسطي وڏي ڪاريگريءَ جي ضرورت ڪانه هوندي آهي. وڏيل ڪاٺ کي ڪرڻ يا ڪارائي سان چيرڻ جي لوڙ ڪانه ٿيندي. هاڪارڻ لاءِ سال جي خاص موسم جو انتظار ڪرڻو ڪونه پوندو آهي، ڇاڪاڻ ته هن درياه ۾ ٻارهوئي پاڻي جهاز رانيءَ لائق ٿئي ٿو. ماڻهوءَ جي مرضي هوندي آهي ته ٻيڙي پٽڻ تي ڪتب آڻي يا ان کي اويارو لهوارو استعمال ڪري. مٿي ڄاڻايل ٻيڙيءَ ۾ ڏيڍ سو کن ماڻهو وهاري سگهبا آهن. درياه مٿان ڀل به ٻيڙين وسيلي ٺاهڻي پوندي آهي، ڇاڪاڻ جو هتان جو ڪاٺ ايترو ڊگهو ڪونه آهي جو ان کي ڪنهن نموني ڪتب

آئي سگهجي. رتم (furze) ۽ لئي جا وڻ به ڪنڌين ڪنارن سان ڄام ڏسبا جن جو ڪاٺ تختن طور ڪتب ايندو آهي ۽ ان کان پوءِ پيڙي پوري ٿي ڪم لائق بڻبي آهي....

آمون درياهه کي سياسي ۽ تجارتي طور ڪتب آئي سگهجي ٿو تنهن ڪري ان کي وڏي اهميت ڏيڻ گهرجي. هن درياهه جي ڪنڌين ڪنارن سان سهوليتن جو ذڪر ٿي چڪو آهي. هن وهڪري مان تجارتي ڪم وٺجي يا فوجي، سو پنهنجي مرضي تي ڇڏيل آهي، ڇاڪاڻ ته وهڪري جو نمونو اهڙو آهي جو فيصلو ڪرڻ مشڪل پيو لڳي. هيءَ حقيقت به ياد رکڻ گهرجي ته هن جي ڪنڌين وارا علائقا ميداني آهن جيڪي پوکي راهيءَ لاءِ ڪتب ايندا آهن ۽ اتي رهندڙ ماڻهن جو انگ به ججهو آهي. تنهن ڪري سمجهڻ گهرجي ته هي درياهه جهاز رانيءَ جوڳو آهي. ڪنڌين ڪنارن سان سهوليتون ڄام اٿس ۽ جهاز رانيءَ کي سڌاري وڌائي به سگهجي ٿو. معلوم ائين ٿئي ٿو ته هي درياهه سياسي ۽ تجارتي طور ڏاڍو اهم آهي. دشمن قوم هن جي وهڪري کي ملڪ گيري هوس

هن درياهه جي ڪنڌين ڪنارن سان استعمال ڪري سگهجي ٿو. ڇاڪاڻ ته هن جو پيٽ سڌو آهي ۽ هن جي پاسي ۾ غير آباد علائقي جي هڪ سوڙهي پٽي آهي، جيڪا يورپ جي ڏورانهن ڏيهن کي هن درياهه سان ملائيندي آهي.

برنس هن سان گڏ اهو به ٻڌائي ها ته فوج جي آمدرفت لاءِ هتي پيڙيون موجود ئي ڪونه هيون. ٻيو ته هن درياهه جي ڪنڌين ڪنارن سان ڪاٺ يا ٻيون اهڙيون سهوليتون موجود هيون، جن جي آڌار تي فوجي پيش قدمي ممڪن ٿي سگهي ٿي، پر ان سان گڏ دشمن جي حملي جو به هٿڪڻو هو ۽ ٻين اڻ وڻندڙ ڳالهين کي منهن ڏيڻ واسطي هميشه ڪڙو تڙو رهڻو پوندو. اهڙيءَ ريت روس جون اڳتي وڌندڙ فوجون پنهنجي سهوليتن موجب پيش قدمي ڪري خولم پهچنديون يا ”چار جوئي“ تائين درياهه سان هاڪاري ۽ ”مرو“ تائين پهچي هڪ آباد

علائقن ۽ پورن پٽ جهڙي وري مرعاب جو ڪنارو هرات تي وڃي حملو ڪنديون. هن فوج کي درياھي وهڪري ڏانهن وڌڻ لاءِ ڪير به روڪي ڪونه سگهندو. هن وهڪري ۽ مرو جي وچ تي هڪ رڻ پٽ آهي. اتي به هن لشڪر کي آڏڙي ڪير جهلي بيهڻ وارو ڪونه آهي. بخارا ۽ خيو جا خان ڪجهه ڏني وڃي کان پوءِ پلجي چڪا آهن ۽ کين ڏهن ٻارهن هزارن گهوڙيسوارن جو ڪماني مقرر ڪيو ويو آهي. هنن پاڻ ڪاهي ”مرو“ کي ڏاڍو چٽڪو چڪايو. جيڪڏهن اهي ماڻهو برنس جا ساڻاري بڻجي وڃن ها، ته روس جي فوج هتان سندن عزتون محفوظ رهي ڪونه سگهن ها.

جيڪڏهن آمون جي ڪناري سان فوج جو رهڻ ممڪن نه ٿئي ها ته هن جي ڪنارن سان پنج ڇهه فرسنگ پري رهڻ ممڪن هو. ان رڻ پٽ ۾ ڌنارن جا ڪوٽيل ڪوهه آهن، جتان هو پنهنجي چوپائي کي پاڻي پياريندا آهن. فوج به پنهنجي استعمال لاءِ انهن ڪوهن جو پاڻي ڪتب آڻي ته ڪا آهوجي ڪانه ٿيندي. جيڪڏهن ڪوهن جو انگ ٿورو آهي ته ساڳئي نموني وارا ڪوهه ڪوٽڻ ڪو ڏکيو ڪونه آهي. جر جو پاڻي عام طور تي ڏهن ٻارهن فوٽن تي ملي ويندو آهي. مٽي به وارياسي ۽ نرم آهي. گهڻو پورهيو به ڪرڻو ڪونه پوندو. پر اهڙا ڪوهه پيڙيون ڏئي پورجي به جهٽ ويندا آهن. سو اهڙين پيڙين کي جهل ڏيڻ لاءِ تختن يا پيچرن جي اڙ ڏيڻي پوندي. ٻارڻ لاءِ هتي هلڪو جهنگ جهڙي به جام آهي، جيڪو سياري جي سيئن کان بچائي سگهي ٿو. جڏهن چيٽ جي پوکي واري رت ايندي آهي ته سارو رڻ پٽ ويءَ ۽ ولهار بڻجي ويندو آهي. هتان جي اوڀر به فوجي ضرورتن جو پوراڻو ڪري سگهندي. هيءَ حقيقت انهن ماڻهن جي جواب لاءِ لکي وئي، جن پنهنجي راءِ جو اظهار ڪندي لکيو آهي ته اتان رڻ پٽن ۾ واريءَ کان سواءِ ٻي ڪابه وڻ اک تي ڪانه چڙهندي. جيڪڏهن حقيقت ائين به آهي ته اهي ڏکيايون ڪي اهڙيون اجهڳ ڪونه آهن، جن کي منهن ڏئي ڪونه سگهجي. روس وارا هن ڳالهه کان پوريءَ ريت سڃاڻ آهن ته کاڌي خوراڪ يا کابي جي

وٽ ڪٿان ملي سگهندي آهي. هن قسم جي موضوع تي مؤرأ وف جي تصنيف کي هڪ باڪوءَ (شاهد) طور پيش ڪري سگهجي ٿو.

موجوده دور ۾ هنن علائقن جي پاڻ وٽ گهڻي ڄاڻ آهي جنهن جي آڌار تي هڪ جنگي مهر پڪ سان سوياري ٿي سگهي ٿي. جيڪڏهن روس جي ٽي هزار سگهارن ۽ سورهيہ ويڙهاڪ جوانن تي مشتمل هڪ فوج هوندي ته ڪهڙي نالائق ڪمانڊر هوندي به هي علائقو فتح ٿي سگهي ٿو. پر شرط اهو آهي ته روس جي اوڀر سان واپاري ڌرتي لپي ضرور هئڻ کپي..... خيوا ۾ پڻ روس جي وڌيڪ ٽي هزار فوج رهائي سگهجي ٿي. پر اها اتان جي غلام طبقي مان هجڻ گهرجي. ان کان علاوه ٽيهه هزار ايراني به هن فوج ۾ شامل ڪري سگهجن ٿا. ڇاڪاڻ ته ايران کي روس جهڙي ساڳي هورا ڪورا لڳل آهي. تنهن ڪري وٽائين اهڙي واهر جي آس اميد ڪري سگهجي ٿي. جيتري قدر کاڌي خوراڪ يا ڪاپي جي ٻي شيءِ جي ضرورت جو تعلق آهي، ته اهي جتي به هونديون اتان حاصل ڪري سگهبيون. اهڙيون گهريل شيون خيوا ۾ به ڏيرڻ ڏير آهن.

روسي ۽ انگريز ٻئي ڌريون انهيءَ ڳالهه تي متفق آهن ته هن علائقي ۾ ڪاپي جي هر شيءِ موجود آهي. ان هوندي به پوئين ڌر هن خيال جي آهي ته روس تانڻار وارو اهو رڻ پٽ اڪري هندستان تي حملو ڪونه ڪندو. انگريزن جي ان مخالف ڌر کي اهو سمجهائڻ گهرجي ته جڏهن روس وارن هندستان تي حملي ڪرڻ جو پڪو پهم ڪيو آهي ته اهڙيون هلڪيون سلڪيون رنڊڪون کين ڪڏهن به روڪي ڪونه سگهنديون. هن کان علاوه سندن دشمن روس، ريهي ريهي ۽ هيٺيون مٿيون ٻڌائي ايران کي پاڻ سان ساٿاري ڪري کنيو آهي. انهن فوجن اڳتي وڌي بادڪوه ۽ استرخان ۾ اچي منزل ڪئي آهي. ان کان پوءِ فوجون احضر سمنڊ جي ڏکڻ ڏس ۾ استرآباد ۾ اچي پهچنديون، جيڪو وڌيڪ محفوظ ماڳ آهي. انهن فوجن کي خراسان وارو علائقو به ٽپڻو پوندو جيڪو وڌيڪ سکيو ستابو ۽ سائو ڍاڻو علائقو آهي.

جيڪڏهن اتان لنڪهندي فوجن ۾ نظر ۽ نسق قائم ڪيو ويو ته اتان جا ماڻهو کين پليڪار چوندا. جيتري قدر افغانستان جي قنڌار مان سندن گذرڻ جو تعلق آهي ته. کين انگريزن جي پيٽ ۾ ڪا خاص ڏکيائي ڏسڻي ڪانه پوندي. ڇاڪاڻ ته اهي اتان لنڪهي اڳتي ويندا ۽ ڪن علائقن تي راضي ٿي سائن واهو ڪندا. روس - ايران جون گڏيل فوجون انهن علائقن مان سفر ڪنديون جتي کين خوراڪ ۽ گاهه پاڻي جو ڌڄو ڏسڻو نه پوي. کين اهو به ڏسڻو پوندو ته لشڪر لاءِ گهريل شيون فقط هڪ علائقي مان ڪڍيون نه پون. ڇاڪاڻ ته ائين ڪرڻ سان اها جوءِ ڌرت ۽ ڌڪار جي ور چڙهي ويندي. فوجي نظم ۽ ضبط خاطر هنن کي ٽن قطارن جي صورت ۾ پيش قدمي ڪرڻي پوندي.

پهريائين اتر پاسي کان استرآباد ڇڏڻ مهل گورگان يا جرجان واري جوءِ جو پاسو ڏئي ان علائقي مان لنڪهڻو پوندو، جتي ڪرد والار ڪري وٺيا آهن. سندن گهڻيون وسنديون بوجنورد ۽ ڪوپان واري ايراضيءَ ۾ آهن. اتان کان پوءِ سيراڪ جي پاسي کان ٿيندا هيري - رود اچي نڪرندا، جتي ان جو پاڻي هتان جي ميداني علائقي تي پکڙجي ويندو آهي. اتان کان پوءِ هڪ سرسبز علائقو لتاڙي هرات تي حملو ڪندا.

سندن ٻي قطار سر ڏکڻ منهن ڪري شاه - رود بوستان وٽ اچي منزل ڪندي. اتي فوج کي ٻن حصن ۾ ورهايو ويندو، جن مان پهريون سبزووار، نيشاپور ۽ مشهد کان ٿيندو ڪسان پهچندو. ٻيو حصو ساڄي طرف لاڙو ڪري، ترشيز، خاف ۽ گورين کان ٿيندو اڳتي وڌندو ۽ ٻئي فوجون نيٺ ٺاهيل نام موجب اچي هرات ۾ هيڪانديون ٿينديون.

هي علائقو وڌيڪ سرسبز آهي فوج جي کاڌي خوراڪ لاءِ هت پير هڻي هتان ئي سڀ ڪجهه ڪري وٺندا. جيڪڏهن سندن پورائو نه ٿيو ته پوءِ ميمانا، ڪلچ - نو ۽ اوبڪ مان هت ڪرڻ لاءِ جتن ڪيا ويندا جيڪي هرات کان به وڌيڪ آباد علائقا آهن. سياري شروع ٿيڻ کان پهريائين هتان ڏکڻ ڏانهن اسهندا. هن قلعي جي مرمت ڪري کيس

وڌيڪ مضبوط ڪيو ويندو. فوجي ضرورت سان لاڳاپيل هر شيءِ آهي هتي ڏير ڪئي ويندي.

هن جوءَ ۾ قلعن جي گهٽائي نظر ايندي جن مان مرڪزي حيثيت هن قلعي کي آهي. اتر پاسي کان بلخ آهي پوءِ اڪچيه، انوخو، شبرغان، ميمانه، ڪلچ - نو، سبزوار، خرح، لاش جوين قلعن جو هڪ سلسلو ڏسبو. انهن سڀني مان هرات کي اهڙي اهم حيثيت حاصل آهي جو هيڏانهن هوڏانهن واري هڙئي فوج اچي اتي گڏ ٿيندي.

نقشي تي نظر ڪرڻ سان معلوم ائين ٿيندو ته انهن فوجي رستن جي ناتن خراسان جي سڀني ۽ عراق جي دامغان ۽ طبوس علائقن جو به ذڪر ڪيو ويو آهي، جن مان مذڪوره فوج لاءِ کاڌي خوراڪ ۽ ڪاپي جي ٻين شين جو چڱي ريت بندوبست ڪري سگهجي ٿو. هنن سڀني ڳالهين کي نظر ۾ رکن کان پوءِ معلوم ٿيندو ته روس جي فوجين کي گولا بارود به اڳواٽ ڪنو ڪري ڇڏڻو پوندو. ايران جي حڪمران کي هن ڳالهه لاءِ ڪابه اثر ٿي ڪانه آهي. سندس ٽيهه کان چاليهه هزار فوج خراسان تي سدائين پئي حملا ڪندي آهي. لشڪر جي کاڌي خوراڪ ۽ ٻين ضروري شين واسطي اتان جي ماڻهن تي محصول رکڻ جو اعلان ڪندو آهي، جيڪو روڪڻ بدران جنس ڏئي ادا ڪيو ويندو آهي ۽ هن طريقي سان لشڪر جي هر ضرورت پوري ڪئي ويندي آهي. جڏهن هتان جي ماڻهن کي ڪڙڪ پئجي ويندي آهي ته ايران جو بادشاهه مٿن گهل ڇاڙهي اچي رهيو آهي ۽ کين پڪ به هوندي آهي ته اها فوج کين لٽي ڦري پينگ ڪري ڇڏيندي ته به جوءَ خالي ڪري ڪيڏانهن هليا ڪونه ويندا آهن. انهن وڏن رستن سان پيش قدمي ڪندي ايران جي بادشاهه جي لشڪر، کاڌي خوراڪ جي اثاٽ جو ڏچو ڪڏهن به ڪونه ڏٺو آهي. جڏهن هتان جا رهواسي ايران جي بادشاهه جي هر حڪم جي اکيون ٻوٽي تعميل ڪندا آهن ته روس جي فوجي حڪمن جي پوئواري آخر ڇو نه ڪندا. جيڪڏهن اهي فوجون جابريان، گيران، بڪوا، واشير ۽ گريشڪ وارو رستو ڏئي قنڌار وينديون ته کين ڪابه ڏکيائي ڏسڻي

ڪانه ٻوندي. هن رستي سان، سياري ختم ٿيڻ ۽ ڇيٽ جي رت شروع ٿيڻ سان قافلا به هلڻ لڳندا آهن. روس جي فوج جي هرات مان اڳتي وڌڻ لاءِ به اهو هڪ سونهري موقعو هوندو، ڇاڪاڻ ته انهيءَ وقت هن سڄي علائقي ۾ پاڻي به گهڻو ملي ويندو. موسم جي ڪوسائي پوءِ به سهڻو جهڙي هوندي، ڇو ته وڻندڙ هواءِ گهلندي آهي. فوج جي کاڌي خوراڪ جو بندوبست ميمانا، ڪلچنو، شيرغان ۽ اتر پاسي اندخو مان ڪري سگهجي ٿو، نه ته گهڻو ڪري ڏکڻ پاسي وارن نيهم-بندان، عائن ۽ بيرجان علائقن مان ئي پورٽ ٿي ويندي آهي. گهڻو ڪري ٿيندو ائين آهي جو ٿوري گهڻي فائدي جي لالچ تي ماڻهو گهريل سامان کڻي فوجي منزلن وٽ پهچي ويندا آهن. انهيءَ ڪري سندن جاني ۽ مالي تحفظ به ٿي ويندو آهي. هتان جي ڏيهي حڪمرانن ۾ اهڙي بچاءُ جو آسرو رکڻ اجايو هوندو آهي.

جيڪڏهن ڪنهن اڻ ڏٺي مجبوري ڪري هرات مان پوري وقت ڪوچ نه ڪبو ته انهيءَ علائقي جا جهڙڻا ۽ نديون سڪي وينديون. پوءِ اتان لشڪر جو لنگهڻ ناممڪن ٿي پوندو. ان صورت ۾ مذڪوره رستي کان ٿورو ساڄي پاسي لڙي هاروت مرود، هيلمند ۽ ارغينداب وارو گس ڏئي قنڌار وڃبو آهي. هن رستي جي ڀر پاسي سان آباد علائقا آهن جتان روسي فوج کاڌي خوراڪ جو سولائيءَ سان بندوبست ڪري سگهي ٿي. ذڪر ڪيل پوئين ماڳ ۽ شڪارپور جي وچ تي ٿورو ٽڪو رڻ پٽ آهي، جتان گذري بولان لڪ وڃان لنگهي هندستان جي حدن ۾ داخل ٿي سگهجي ٿو. مان سمجهان ٿو ته هن سفر ۾ سختيون ڪي گهڻيون نه آهن، جن کي ڏوري پنهنجي اکڻ وڃي ڪونه ڏٺو آهي. سنه 1839ع ۾ انگريزن جي فاتح فوج اهو سارو بيابان جهالڳي اچي بولان لڪ مان لنگهي هئي. تنهن ڪري چئي سگهجي ٿو ته روس جي فوجن لاءِ ائين ڪرڻ سولو آهي. انگريزن جي سوچ آهي ۽ ائين سوچڻ جو ڪين حق به پهچي ٿو ته انهيءَ حملہ آور فوج کان سنڌوءَ جو وهڪرو وڌو بچاءُ آهي. پر هن سان گڏ اهو به سوال اٿي ٿو ته هي

وهڪرو کين ڪيتري وقت تائين روڪي سگهندو؟ هن ڳالهه ۾ ڪيترا
 شڪ شبها آهن. پر مان ڪجهه ٻئي خيال جو آهيان ته جيڪڏهن روس
 جون فوجون پيش قدمي ڪري اچي سنڌوءَ جي ڪنڌيءَ سان پهتيون ته
 پوءِ کين ڪابه طاقت درياھ پار ڪرڻ کان روڪي ڪانه سگهندي.
 انگريزي فوج جو فقط ٻن ٽاڪن ڏانهن ڌيان ڇڪايو ويو آهي، جيڪي
 دشمن کي درياھ پار ڪرڻ ۾ آساني ڪري ڏيندا. پهريون اتر پاسي
 وارو ماڳ اٽڪ ۽ ڏکڻ پاسي وارو ماڳ بکر آهي. جيڪڏهن واقعي ائين
 آهي ته انهن جڳهين تي مناسب قلعا اڏي يا ٻيا بندوبست ڪري کيس
 منهن توڙ جواب ڏئي سگهجي ٿو.

انگريزن جيان روسي به ڄاڻن ٿا ته سنڌوءَ کي ڪهڙن ماڳن وٽان
 پار ڪري سگهجي ٿو. توڙي جو هن درياھ جي ويڪر گهڻي آهي ۽
 وهڪري ۾ تيزي ۽ ٽڪ اٿس، تنهن هوندي به هو پار اڪرڻ ۾ ضرور
 سوڀارا ٿيندا. کين ٻيڙين جي پُل ٺاهڻ جي ضرورت محسوس ڪانه
 ٿيندي. ٻن ٽن خچرن جي بار جيتريون سيٺاهون ڪينديون ۽ ڪن ٿورن
 مڏن ۽ ترهن جي ضرورت پوندي، چوويهن ڪلاڪن اندر اهي سڀ
 گهرجون پوريون ٿي وينديون ۽ پوءِ دشمن هن درياھ جي کاٻي ڪناري
 پهچڻ ۾ دير ڪونه ڪندو. ڄاڻايل ٻن ماڳن کان سواءِ سنڌوءَ پار
 ڪرڻ لاءِ ٻيا به ڪيئن گهٽ گهڻا موجود آهن. هن وهڪري جي ٻه سو
 ميل فاصلي اندر ٻي به هڪ اهڙي جاءِ آهي، جتان قنڌار ۽ ديڙا اسماعيل
 خان ڏانهن ايندڙ ويندڙ ماڻهو لنگهندا آهن. هتان دشمن فوج گذري
 هڪدم ملتان تي قبضو ڪري سگهي ٿي. ائين ڪرڻ سان روس جي
 فوج کي هڪ ٻي مشڪلات سان منهن ڏيڻو پوندو، يعني کين دهليءَ
 تائين پهچڻ واسطي وري پنجاب جا پنج ئي درياھ اڪرڻا پوندا. انهن لاءِ
 بهتر اهو ٿيندو ته انهن درياهن جي گڏيل وهڪري کي ديري غازي خان
 ڀرسان سنڌو اڪري سنڌ ۾ داخل ٿيڻ ۽ گجرات واري پاسي کان
 هندستان ۾ داخل ٿيڻ. امڪان آهي ته هنن صوبن جو عوام به حملي ۾
 ساڻن شريڪ ٿي وڃي ڇاڪاڻ ته اهي صوبا انگريزن هاڻي تازو ئي فتح

ڪيا آهن. انهن علائقن ۾ انگريزن خلاف بغاوت ڦٽڻ جو به امڪان پيدا ٿي پوندو. هن کان علاوه انگريزن جي اتحادين ۾ به ڦيٽاڙو پئجي سگهي ٿو ۽ اهي به کانئن جان آجي ڪرائڻ واسطي ڪوششون ڪندا. ان ناتي بهترين قدم اهو ٿيندو ته روسين جو مقابلو خيوا، بخارا ۽ بلخ وٽ ڪيو وڃي. ڪيترن ليکڪن هن نقطه نظر جي مخالفت ڪندي لکيو آهي ته تاتارين کي سنڌوءَ جي ڪنڌين کان گهڻو روڪڻ ممڪن ئي ڪونه آهي. سندن مرضي آهي ته جن علائقن مان روسي فوج لنگهي اچي آهي، تن کي اڻ ڌريو هئڻ ڪري، پر اهو ڪونه ٿو ڏٺو وڃي ته روس جي حڪمران جي به اها دلي خواهش آهي ته ڄاڻايل ڌرين کي اڻ ڌريو هئڻ گهرجي جيڪا خود روس جي ضرورت آهي. جيڪڏهن اڻ ڌري رهڻ وارو اصول ڪامياب نه ٿو ٿئي ته ايران جون ٻه ننڍڙيون ڊويزنون مرغاب جي ڪناري ۽ سراق وٽ بيهاري ڇڏجن ته روسي فوجين کي اڳتي وڌڻ جي جرئت ئي ڪانه ٿيندي. (۱)

روس، پنهنجي عظيم مقصد کي ڪامياب ڪرڻ لاءِ هميشه جاکوڙيندو رهيو آهي ۽ هن ۾ ڪنهن شڪ شبهي جي گنجائش به ڪانه آهي. ايران واريءَ جنگ مان انگريزن جيڪو لاڀ پرايو آهي، تنهن کان گهڻو روس وارن کي فائدو ٿيو آهي. نظر ائين اچي ٿو ته ايران جي شاهه کي ڄاڻي اڻ ڄاڻي جا خوف ڏياري خوب فائدا ورتا آهن. هن ڪري کين احضر سمنڊ تائين پير پختا ڪرڻ جو سونهري وجهه ملي ويو ۽ اڙل سمنڊ واري علائقي سان به سندس رابطو واسطو پيدا ٿي چڪو آهي. هيءَ به هڪ چٽي پڌري حقيقت آهي ته ايران جي راجڌاني روسي حڪمرانيءَ جي دنگ سان واقع آهي ۽ انگريزن جو ايران تي حملو ايراني نار واري طرف کان هوندو. ان ڪري ايراني دربار ۾ روسي اثر رسوخ وڌي وڃڻ جو اڌڪو آهي. اهو به ڏٺو ويندو ته روس انگريزي حڪمت عمليءَ کي نظر ۾ رکن، ان جي مخالفت ۾ شطرنج جي بساط تي پنهنجي پسند جي ٽٽن تي مهرا بدلائي سڌلائي رهيو آهي. آگسبرگر آليمن زيتنگ جي بيان موجب ايران جي اڳينءَ جنگ واري زماني ۾

احضر سمنڊ جي ڪنارن سان روس جي طرفان گهڻي چرپر ٿي نظر آئي. استرخان، سوڌندراڻو، بڪئنڪ ۽ استرآباد جي وچ ۾ قافلن ۽ آڳوڻن جو هڪ اڻ ڪٽ سلسلو جاري هو، جيڪي فوجين جي هٿيارن ۽ ٻئي سامان ڏوڻ ۾ پورا هئا. ان کان ٿورو وقت اڳ شاهه بئيرنسڪي، استرخان ۽ پيٽروسڪي قلعي کان ٿيندو تفلس پهتو هو. ان وقت هن سامونڊي ڪناري سان واقع سڀني قلعن کي ڇاڇي ڀرتالي ڏنو هو. سندس رهائش گاهه ڀرسان فوج جي خاص ڊويزن جو، ڊي جوئر سروس آف مئرن نالي هڪ هيڊ ڪوارٽر قائم آهي، جنهن ۾ وائيس ايڊمرل ۽ نبويءَ جو ٻيو عملو رهندو آهي، احضر سمونڊ، بلڪ سي جي اڀرندي ڪناري ۽ ائزوف سمونڊ ۾ ونجهن تي هلندڙ ڪوساڪن واريون ٻيڙيون ان جي ماتحت هونديون آهن. هن حقيقت ڏانهن به ڌيان ڏيڻ گهرجي ته ٿورو عرصو اڳ ڪوٽائس واري علائقي تي هڪ گورنر جنرل مقرر ڪيو ويو هو، جيڪو شاهه بئرسڪيءَ جي سڌو ماتحت هو. هن کان علاوه ڪوريليف واري فوج به سندس ذاتي نگراني ۾ رکي وئي هئي، جنهن جو خاص ڪم ترڪ - ڪاڪيشيا دنگ تي نظر رکڻ هو. بيبوتوف به سندس نظرداريءَ ۾ ڪم ڪري هئي، جنهن ڪاڪيشيا کي فتح ڪري اتي وڃي پنهنجا پير پختا ڪيا هئا. شاهه بئرنسڪي جي هٿ هيٺ هيڏي ساري فوجي ڪمان ۽ وسيع اختيارن مان ائين لڳي ٿو ته ايران خلاف جنگي تياريون مڪمل ٿي چڪيون هيون ۽ حالتون نهايت سنگين ٿي ويون هيون.

تنهن زماني جي هڪ جنرل تبصرو ڪندي روس جي ڳجهي ۽ برطانيه سرڪار جي کليل ۽ وائڪي حڪمت عملي وچ ۾ پيٽ ڪندي هن ريت لکيو آهي:

انگريز جڏهن به ايران تي حملو ڪندا آهن ته سڀني کي ٻڌائي سڻائي ۽ ظاهر ظهور ڪندا آهن. روس جڏهن ايران جي شاهه جي واهر ڪندو آهي ته ان جي بڙڪ به ٻاهر ڪونه ٻاڦيندو آهي ۽ ماٺ ميٺ ۾ ائين پنهنجو ڪم ڪري هليو ويندو آهي، جو جونءَ کي به ڪل ڪانه

پوندي آهي. ڪرينبرگ ڊي آرمس جي فوجي حصي ۾ نئين ڀرتي ڪري ان جو انگ وڌايو ويو آهي. ان جي سپهه سالاري انڊ - ڊي - ڪئمپ جنرل پيروفسڪي جي هٿ ۾ ڏني وئي آهي. فوج جون ٻاهريون چؤنڪيون آمون ۽ سير درياھ جي ڪنارن سان توران واري علائقي تائين وڌايون ويون آهن. اڙل ڍنڍ وارو فوجي ٻيڙو به ساڳئي فوجي جنرل جي هٿ هيٺ رکيو ويو آهي. ڄاڻايل درياھن وسيلي اهو فوجي ٻيڙو اڳتي وڌي هندستان جي دنگ جي ويجهو پهچي سگهي ٿو. ان جنرل جو اهو لکڻهار وڌيڪ لکي ٿو ته، ٻئي پاسي احضر سمونڊ ۾ به تمام گهڻي فوجي چرپر نظر ايندي. ڪاڪيشيا واري فوج ۾ به ڪو گهٽ وڌڪو ڪونه آهي. عام لاڏو ٻيڙيون به فوجي سامان ڪنڀون شيروان صوبي جي استرخان ۽ باڪوا بندر جي وچ ۾ تڪيون تڪيون هلڻ لڳيون آهن. ڄاڻايل صوبو، احضر سمونڊ سان دنگي، روس جي حڪمرانيءَ سان شامل ۽ ايران جي سرحدن ويجهو آهي. ڪاڪيشيا وارن علائقن جو نئون گورنر ليفٽيننٽ جنرل شهزادو بئريٽسڪي آهي، جنهن کي اڳين گورنرن کان وڌيڪ اختيار ڏنا ويا آهن. هن پنهنجي منزل مقصود ڏانهن ويندي احضر سمونڊ ۾ موجود جنگي ٻيڙي جي انسپيڪشن به ڪئي هئي، جنهن ۾ تمام گهڻي فوج شامل ڪئي وئي آهي ۽ ان جي هڪ حصي جو ڪمائي هن کي مقرر ڪيو ويو آهي. هي جنگي ٻيڙو اوريئبرگ يا ڪاڪيشيا واريون فوجون کڻي ايران جي واهراڻءَ اڳتي وڌي استرآباد يا پيرسان تهران ويجهو وڃي بيهندو. هن کان علاوه ڪاڪيشيا واريءَ فوج جو هڪ حصو شيروان ۽ اريوان ۾ منزل ڪيو ويٺو آهي جنهن جي ڪمانڊ، جنرل خروليف جي هٿ هيٺ آهي. هي فوجي عملدار اوڀر وارين جنگين ڪري گهڻو ناليرو ٿي ويو آهي، جيڪو پنهنجون فوجون پاڻي ۽ خشڪيءَ وسيلي اڳتي وڌائي ايران جي واهر ڪري سگهي ٿو. ٻي اهم ڳالهه اها به آهي ته اڳين جنگين ۾ جيڪو فوجي سامان ۽ گولا بارود وغيره ختم ٿي ويو هو، تنهن جو هن هڪدم پوراڻو ڪري ڇڏيو آهي. جتي به ٿوري گهڻي ڪوٽ محسوس ڪئي وڃي ٿي ته ان جي پوراڻي

ڪرڻ ۾ هرگز گسر ڪونه ٿو ڪري ۽ گهربل گولا بارود وغيره اڪ
چنپ ۾ پهچي وڃي ٿو.“ (۲)

هن کان سواءِ روس ريل کي اڳتي وڌائي هڪ نئين واپاري واٽ
کولي آهي. هيءَ هندستان تي حملي جي بي وڪ آهي. جڏهن هن پنهنجو
اثر رسوخ وڌائي دنگ ڪيو ته پوءِ هو تجارتي طور اڳتي وڌڻ جي
ڪوشش ڪندو ۽ اهو انگريزن جي تجارت واسطي ڏاڍو هاجيڪار ثابت
ٿيندو ۽ اها انگريزن جي مشرقي طاقت لاءِ به خطري جي گهٽي
سمجهڻ ڪپي. متوقع ريلوي جي طريقه ۽ ڪار بابت ڪائونٽ اورلوف جي
ويجهي مائٽ، ڪائونٽ ڊي جيري بزوف، ”ٿري ڪنسنس آف ڊي
موومينٽ“ نالي هڪ تصنيف ۾ گهڻو ڪجهه بحث ڪيو آهي. انهن مان
ريلوي واري ٻئي سوال تي بحث ڪندي هن لکيو آهي ته، ”انهن ريلوي
پٿرين وچائڻ سان انگريزن جي هندستان سان تجارتي هڪ هتي ختم
ٿي ويندي، ڇاڪاڻ ته روس جو ايران، وچ ايشيا، افغانستان ۽ اتر
هندستان وارن علائقن سان هڪ لاڳاپو قائم ٿي ويندو ۽ هنن علائقن
جي تجارت مان نه رڳو انگريز، پر سارو يورپ لاپ پرائيندو.“ هو
اڳتي هلي وڌيڪ لکي ٿو ته، ”ساري ايشيا کي کاپي جي هر شيءِ بمبئي
۽ ڪلڪتي رستي يورپ مهيا ڪندو آهي. اهو تجارتي مال انگريزن جي
بندرن تي لهي قافلن وسيلي ڪابل، قنڌار، ڪشمير ۽ افغانستان جي ٻين
علائقن ڏانهن روانو ڪيو ويندو آهي، جنهن ۾ پئسي ڏوڪڙ ۽ وقت جو
گهڻو زيان ٿئي ٿو. مذڪوره تجارتي مال گهڻو ڪري انهن علائقن مان
لنگهندو آهي، جيڪي انگريز حڪمرانيءَ ۾ شامل هوندا آهن. تنهن
ڪري انگريز واپاريءَ کان سواءِ ٻيو ڪو ماڻهو تجارت ڪري ڪونه
سگهندو. هندستان ڏانهن وڃڻ لاءِ ٻه رستا آهن، هڪ ڪيپ آف گڊ
هوپ واري پاسي کان ۽ ٻيو ٻاڙهي سمنڊ واري طرف کان. عملي طور
اهي ٻئي تجارتي رستا انگلنڊ جي قبضي ۾ آهن. عدن انگريزن جو هڪ
قلعو آهي، جنهن وسيلي ٻاڙهي سمنڊ تي قبضو ڪيو وينو آهي. ڪيپ
آف گڊ هوپ وارو رستو ان ڪري انگريزن جي هٿ وس آهي ڇو جو ان

پاسي واري هڪ نهايت مضبوط بندر تي انگلنڊ جا پير پختا ڪنل آهن. آخر ۾ هيءُ نتيجو ڪڍي ٿو ته اهو ئي سبب آهي جو انگلنڊ کان سواءِ يورپ جو ڪو ٻيو ملڪ هندستان سان سڌي تجارت ڪري ڪونه ٿو سگهي. ڪائونٽ جيري بزوف اڳتي هلي وڌيڪ ٻڌائي ٿو ته جڏهن ماسڪو کان نجيني- نو ۽ گوروڊ تائين ريلوي رستو تيار ٿي ويندو ته تجارتي مال پئرس کان سڌو تاشقند موڪليو ويندو، جيڪو وچ ايشيا جو ڦاٽڪ آهي ۽ اتان کان پوءِ افغانستان وڃي پهچندو. اهو رستو هن ريت هوندو:-

پئرس کان وولگا	6	ڏينهن جو سفر
اتان استرخان تائين آگيوٽن وسيلي	4	ڏينهن جو سفر
هن ماڳ کان احضر سمنڊ جي اوڀر ڪناري تائين	2	ڏينهن جو سفر
احضر سمنڊ کان اڙل ڍنڍ تائين ريل وسيلي	2	ڏينهن جو سفر
اتان کان تاشقند تائين آگيوٽن رستي	5	ڏينهن جو سفر
ڪل	19	ڏينهن جو سفر

احضر ۽ اڙل سمنڊ جي وچ ۾ ٽي سو ڪلوميٽرن جو پنڌ آهي. روس سرڪار هنن ٻنهي سمنڊن کي ريل سان ڳنڍڻ گهري ٿي. وچ وارو سارو علائقو ميداني آهي. پاسي سان جابلو علائقو اٿس، جيڪو وڻن سان ڇانيل ڏسبو آهي. ڄاڻايل سفر ٻن ڏينهن ۾ طئي ڪري سگهيو. اها ريل بئنسڪ پيرسان سڀ درياه وٽ اچي ختم ٿيندي، جتان کان اهو تجارتي سامان آگيوٽ ڪڍي پنجن ڏينهن اندر اچي تاشقند پهچندا. اتان کان اهو سامان قافلن وسيلي بخارا، ڪابل، قنڌار، افغانستان، ۽ ڪشمير پهچندو، جيتري قدر ايران سان واپار ڪرڻ جو تعلق آهي ته استرخان کان استرآباد پهچڻ تائين آگيوٽ فقط ٻه ڏينهن وٺندا. اهڙيءَ ريت، پئرس مان موڪليل سامان جي ڳنڍڻي فقط ٻارهن ڏينهن اندر ايران پهچي ويندي. اتان وري اهو سامان ايران جي اندرين علائقن ۽ وچ ايشيا جي اولاهين پاسي قافلن وسيلي پهچائي سگهيو. بحث ڪندي ليڪڪ اڳتي هلي لکي ٿو ته، اهو تجارتي مال

ڪلڪتي ۽ بمبئي واري تجارتي مال کان وڌيڪ سستو پوندو ۽ وقت به
 ٿورو وٺندو. اهڙيءَ ريت اوڀر جي هن تجارتي ٻوڙ ۾ انگلنڊ سان
 فرانس، جرمني، بيلجيم ۽ سويسرلئنڊ سٺو مقابلو ڪري سگهندا. (۲)
 جڏهن تجارتي مال اڳتي روانو ٿيندو ته فوجي دستو به ان جي ڪڍ
 لڳي پوندو. انهي طريقي سان فوجون اتر - اولهه وارين سرحدن سان
 ويڃي گڏ ٿينديون ۽ اهي تجارت جي ڍڪ سان لڪل هونديون. هن
 حڪمت عمليءَ جي ناتي هڪ اهم نڪتو هي آهي ته اهڙي مواصلاتي
 طريقي جي شروعات سنڌو ماڻهي کان هٽڻ گهرجي. فوجون بولان يا
 خير لڪ ڪنيون ڪري وهاري سگهبيون ۽ ضرورت مطابق انهن لڪن
 مان پيش قدمي ڪري هنگامي حالتن سان منهن ڏئي سگهيو. جيڪڏهن
 دشمن ڌر هڪ لڪ بند ڪري ڇڏيندي ته ٻوڙي پئي لڪ تي قبضو
 ڪرڻ سولو ٿي پوندو. انهن ٻنهي حالتن ۾ دشمن تي پئڻين پاسي کان
 حملو ڪري کيس حيران ڪري ڇڏبو.

هن قسم جي خيالن جي ٽيڪي ۽ پئيرائي واسطي سنڌ جي
 ڪمشنر مسٽر فريئر جو نظريو هيٺ ورجائجي ٿو. هن اهڙو خيال سنڌ
 ريلوي ڪمپنيءَ جي 1857ع واري گڏجاڻيءَ ۾ ظاهر ڪيو هو. مسٽر
 اينڊريو هن ريلوي پٽڙي جي فوجي ۽ تجارتي اهميت ڏانهن جوڳو ڌيان
 ڏنو آهي. جيتري قدر منهنجو تعلق آهي ته مان به هن رٿا جي اهميت کي
 گهٽ ڪونه ٿو سمجهان. برطانيه سرڪار، وار جي وڻيءَ تان جنگ کان
 بچي وئي آهي. پر جيڪڏهن ايران سان جنگ لڳي ويڃي ها ۽ ڪجهه
 وقت جاري رهي ها ته هن رٿا جي اهميت جو پتو پئجي ويڃي ها ته گهڻي
 ويهين سو آهي. جن ماڻهن جو سڌو سئون هن جنگ سان واسطو پئي ها
 تن جون به اکيون کلي وڃن ها. ريلوي جي جاري ٿيڻ کان پوءِ آمدرفت
 ۾ تيزي اچي ويندي. جهاز به ايڏا وڏا ۽ سگهارا جوڙيا وڃن ها جو
 گهڻي کان گهڻو سامان کڻي سگهن ها. هن کان علاوه خشڪي فوج ۽
 نيوي ۾ وڌيڪ ماڻهو ڀرتي ٿي سگهندا. مٿي ٻڌايل جڳهن تائين فوجن
 نيٺ لاءِ پنجاب کي به اهميت آهي. جيڪڏهن برطانيه سرڪار جا اعليٰ

عملدار نقشي تي نظر ڪندا ته کين پتو پئجي ويندو ته هتي هڪ ڊگهو جابلو سلسلو موجود آهي. انگريز حڪمراني واري علائقي ۽ ان جابلو سلسلي جي وچ تي سنڌوءَ هڪ قدرتي سرحد بنائي ڇڏي آهي ۽ سنڌ ريلوي ڪمپني ان ميداني سنوت موافق ريلوي پٽڙي وڇائي رهي آهي. هن ريلوي مان فوجي فائڊو اهو ٿيندو ته جيڪڏهن دشمن ڌر خير لڪ لنگهڻ بند ڪري ڇڏيو آهي. ته فوج کي اڪ ڇنڀ ۾ بولان لڪ مان ڪڍي وڃي سگهيو ۽ ٻنهي حالتن تحت دشمن جي پٺ يا پاسي ۾ وڃي حملو ڪبو. فرات ماٿريءَ واري ريلوي جڙڻ کان پوءِ ايراني نار واري سمنڊ تي برطانيه حڪومت جي نيويءَ جو ضابطو ٿي ويندو. نه رڳو اهو پر ان ريل جي رٿا مڪمل ٿيڻ کان پوءِ، ايراني علائقي ۾ جنگ جو ميدان، وچ ايشيا مان ايندڙ هر فوج جي پيٽ ۾، چاٿر جي بلڪل ڀرسان ٿي پوندو.

سنه 1856ع ۾ ”آر نارٿ - ويسٽرن فرنٽيئر“ به پنهنجو خيال هن ريت پيش ڪيو آهي:-

”اسان جي ديري ڪاميابي واسطي ايراني نار تي پاڙڻو ڪونه پوندو. اوڀر جي زمينوارين سنڀالڻ جي ناتن سامهون ايندڙ هر للڪار کي جيڪڏهن هڪ مدبر جيان منهن ڏيڻو آهي ته اسان کي ٺرڪو قسم جون اڳريون ۽ هلڪي قسم جا پاند پلاند ڇڏي ڏيڻا پوندا، اسان کي اموت ۽ آڏول هڻڻ کپي، ايتري قدر جو دنيا جي ڪابه سگهه اسان کي لوڏي اوجھڙ وهڻو نه ڪري سگهي. انگريزن جو پلو انهيءَ ۾ آهي ته پنهنجي ساري سگهه هڪ جائي ڪري هڪ ڀرپور مدافعتي جنگ وڙهي ۽ انهن جو سڄو ۽ صحيح بچاءُ به اهو ئي آهي. اسان کي پنهنجي حڪمراني وارو اثر - اولهندو پاسو سگهارو بنائڻ کپي 'اهو ٿور - وقتو نه پر ديري ۽ مضبوط هئڻ گهرجي. ان مقصد سان سڀئي وسيل هڪ جائتا ڪيا وڃن ۽ انهن کي هن وڏي بچاءُ جي مقصد واسطي استعمال ۾ آڻڻ کپي. هن رٿا ۾ خرچ ته تمام گهڻو ايندو، پر هن سان دشمن ڌر جي ڪاهه جا پَوَ پولا ته گهٽجي ويندا. اهو به نظر اچي ٿو ته جنهن

جانگهاڙي کان انگريز پاڻ بچائڻ جا جتن ڪري رهيا آهن، سو هوريان
 هوريان سندن ويجهو ايندو پيو وڃي. هن سان گڏ دٻين ۾ هڪ گهڻ
 پاساڻون سوال اڀري ٿو، نيٺ اهي ننڍڙيون جنگي مهمون هٿ ۾ ڇو
 ٿيون کنيون وڃن ۽ پاند پلاند به ٿوري پيماني تي ڇو ٿا ورتا وڃن.
 اهڙين ڳالهين مان محسوس ٿئي ٿو ته انگريز اڳرائي بدران پنهنجي بچاءُ
 جي جنگ لڙي رهيو آهي. تنهن کان پوءِ ماڻهو هن حتمي نتيجي تي
 پهچي وڃي ٿو ته بچاءُ جون اهي جنگيون ڀرپور تياري سان هندستان
 جي ڦاٽڪن، بولان ۽ خيبر لڪ وٽ چونه وڙهيون وڃن. هن مقصد
 واسطي بولان لڪ جي مٿان فوجي چانوٽي قائم ڪئي وڃي. دشمن ڌر
 کي خيبر وٽ چوٽ ڏيڻ لاءِ فوج جو ٻيو حصو پشاور ۾ رهايو وڃي.
 بچاءُ واري هن دنگ لاءِ هڪ جدا سنڀر مقرر ڪيو وڃي، جيڪو تمام
 ڏاهو ماڻهو هجي ۽ برطانيه سرڪار جو منجهس ويساهه هجڻ کپي. پوءِ
 ڏٺو وڃي ته نتيجا ڪهڙا ٿا نڪرن. هن طريقي سان هندستان ۾ داخل
 ٿيڻ وارا ٻئي ڦاٽڪ بند ٿي ويندا ۽ محفوظ به ٿي ويندا. اهڙيءَ ريت
 افغانستان سان به دوستانا ناتا پيدا ٿي پوندا. هيءُ هڪ اهڙو علائقو
 آهي جيڪو انگريز ۽ ان ملڪ جي وچ تي آهي، جتي ايراني فوجون هاڻي
 منزل ڪيو ويٺيون آهن. هرات وارو سارو دنگ هن وقت ايران جي فوجن
 جي والار هيٺ آهي. اهڙيءَ ريت افغانستان انگريز - هندستان واسطي
 ڄڻ ته هڪ ڍال بڻيو رهيو آهي. دشمن ڌر کي چڱيءَ ريت منهن ڏيڻ
 واسطي هيءُ به هڪ رٿا آهي ته پٺاڻ ۽ بروج اريگيولر کي انگريزن جي
 سنڌيءَ ڪمان ۾ نه رکڻ کپي، پر انهن کي ميجرائي بر ڪري دشمن
 جي نيم مسلح فوج يا اوڀر وارن ڪوساڪن سان نبرٽ لاءِ ڇڏي ڏجي
 ته اهي سندن ئي ملڪ ۾ جبلن جا گهٽ ۽ لڪ تازي گهاڙي سندن
 خاتمو ڪري ڇڏن يا هو انهيءَ ڊگهي جنگ ۾ ڌرت ۽ ڌڪار وڳهي پاڻ
 ئي مري کپي وڃن. هن کان علاوه جيڪا فوج اولهه کان ڪاهه ڪري
 ايندي تنهن سان به چڱيءَ ريت چوٽ کائي سگهندا.
 يا جيڪڏهن دشمن فوج خيبر لڪ جي منهن ويجهو پهچندي ته

بولان لڪ جي منهن تي وينل انگريزي فوج ان جي پٺ يا پاسي کان وڃي مٿس حملو ڪندي. اهو پنڌ هرات کان خيبر جي پيٽ ۾ وڌيڪ سولو ۽ ويجهو آهي. پوءِ ساڻن اهڙي بري حالت ٿيندي جهڙي ڪڏهن هن لڪ ڀرسان انگريز فوج جي ٿي هئي. کانئن ڪاڏي خوراڪ جي پهچ وارو سرشتو ڪٽجي ويندو، نيٺ بکن ۾ پاه ٿي پنهنجا پساه پورا ڪندا.

جيڪڏهن دشمن ڌر پاڻ ئي بولان لڪ مان لنگهڻ شروع ڪيو ته ائين سمجهڻ ڪپي ته ڄڻ ڳوهه ڳولي پاڻ اچي شڪارين جي گهر ۾ پئي. بولان جو سڌو سئون واسطو سنڌ سان آهي. انگريز جيتري به وڌيڪ فوج ڄاهيندا ڀرتي ڪري وڙهڻ واسطي هن لڪ ڏانهن لاڙي ڇڏيندا. هتي ڪاڏي خوراڪ ۽ ٻئي فوجي سامان جي پهچ ۾ ڪابه روڪ رنڊڪ ڪانه آهي ۽ دشمن ڌر جو ناس ٿيڻ اڻ ٿر ٿي ويندو. امڪان اهو آهي ته هتان کان اڳتي هو وڌي ئي ڪونه سگهندو. سندن مواصلاتي نظام ۽ رسد جو سرشتو به قائم رهي ڪونه سگهندو. ڇاڪاڻ ته سندن پٺ ۾ رهندڙ قبائلي سندن سات ڪونه ڏئي سگهندا، ان کان علاوه هنن جو ڪوبه ماڻهو پنهنجي منزل کان هڪ ميل پري وڃي ڪونه سگهندو. تنهن ڪري کين اتي ويهي بک مرڻو پوندو يا حالتن کان مجبور ٿي پاڻ پٺتي موٽڻ لاءِ مجبور ٿي پوندا. جيڪڏهن هو پٺتي موٽندا ته افغاني سندن پاسن تي حملا ڪندا ته ٻئي پاسي کان انگريز فوج پٺ کان ڌوڙيا لائي ڏيندي. گهڻن ماڻهن کي نئپولين جو ٻؤرج تي حملي وارو واقعو ياد هوندو. حقيقت اها آهي ته مذڪوره قلعو نئپولين جي هڪ ڊيه ۾ ڊيهي ڪونه سگهي ها، پر آسٽريا وارن سندس لشڪر جي پٺ تي حملو ڪري ڏنو هو. ٻي ڳالهه اها ٿي وئي جو جابلو علائقي جي ماڻهن سندس رسد جي پهچ کي نا ممڪن بنائي ڇڏيو هو. جيڪڏهن روس - ايران فوج بولان جي لڪ مان لنگهڻ جي ڪوشش ڪئي ته سندن انت به مقدر ۾ ائين لکيل آهي. پر شرط اهو آهي ته هن پاسي کان انگريز سرڪار کي اڳواٽ ئي جوڳو بندوبست ڪرڻ گهرجي ته جيئن آئيءَ

ويل مصيبت کي مڙسي سان منهن ڏئي سگهجي. (۴)

روس جي لڪ چپ ۾ اوڀر ڏانهن وڌڻ واري حڪمت عمليءَ بابت سر جسيٽن شيل گهڻو ڪجهه ٻڌائي ويو آهي. هي مرهيات ايران دربار ۾ برطانيه سرڪار جو ايلچي هو. سندس گهر واري ليڊي شيل جو لکيل ”لائيف ائنڊ مئٽرس ان پرنسپا“ نالي هڪ ڪتاب ۾ هن جا نهايت قيمتي صلاح مشورا درج ٿيل آهن، جن مان ڪجهه هيٺ ڏجن ٿا.

”ايران جا تالش، گيلان، مازندران، استرآباد ۽ ايراني ترڪستان وارا صوبا احضر سمونڊ جي ڪنارن سان واقع آهن. هنن وسيع علائقن جا رهواسي واپاري آهن. سندن واپار هن سمنڊ جي ايراني ۽ اتر اولهه وارن ڪنارن سان روس جي بندرن معرفت هلندو آهي. جڏهن ايران مٿان ڪارا ڪڪر ڇانيل هئا ۽ سياسي طور ڏاڍو جهيٽو ۽ هيٺو ٿي ويو هو ته روس زوري کانئس عهدنامو صحيح ڪرائي ڇڻ کيس ڏوڙ ۾ ڌڪو ڏنو هو. ان ٺاهه کي ”گلستان وارو عهدنامو“ سڏيو ويندو آهي جنهن ۾ روس، ايران کان احضر سمونڊ ۾ جنگي ٻيڙي نه رکڻ جو شرط لڪرائي ورتو هو. اٽڪل هڪ صدي اڳ جي ڳالهه آهي ته ايلٽن نالي هڪ انگريز نادر شاهه جي فوج ۾ اچي ڀرتي ٿيو هو، جنهن جو واسطو سامونڊي ٻيڙائت گهراڻي سان هو. هن کان پهريائين هو روس جي سامونڊي فوج جو ڪمانڊر هو، پر هن يورپي طرز تي ايراني نيويءَ جا جهاز به تيار ڪيا هئا. ايراني دنيا جي هڪ اهڙي قوم آهي جيڪا سامونڊي حياتيءَ کي گهڻو پسند ڪانه ڪندي آهي. پر هي انگريز سندن نيويءَ جو اڳواڻ هو. ساري احضر سمونڊ تي سندس ڌاڪ ويٺل هئي.“ پروگريس آف رشيا ان ڊي ايسٽ“ جي مصنف جو هن ريت بيان آهي:— هن جا اهي واضع حڪم هوندا هئا ته روس وارا فوجي ٻيڙائت پنهنجا جهنڊا سرنگون رکن. (۵) هو پنهنجي وڏي شان شوڪت سان ڳاڙهي سمنڊ جي هنڌين ماڳين پيو ايندو ويندو هو. ۽ کيس جهلڻ پلڻ وارو ڪير به ڪونه هوندو هو. جڏهن رشيا وارن ڏٺو ته هو ساڻس بورا پئجي ڪونه سگهندا ته ايران کي هڪ ٺاهه ڪرڻ لاءِ مجبور ڪيو

ويو ته هو احضر سمنڊ ۾ فوجي ٻيڙو ڪونه هلائيندو. ان کان پوءِ
 احضر سمنڊ ۾ روس جي ملڪيت ٿي ويو هو. اهڙيءَ ريت روس جي
 زار ايران کي هٿ ڪپڙي ۾ سوگهو ڪري ڇڏيو هو. پر کيس اها ڄاڻ
 ڪانه ڪئي ته ترڪمان سامونڊي ڌاڙيل ايراني ڪنارن سان پنهنجا
 ٻيڙا اُتي اتان جي رهاڪن کي زوري ڪڍي وڃي پنهنجو غلام بنائيندا هئا.
 ايرانين کي اهڙي ڏاڍ کان بچائڻ واسطي پنهنجي سامونڊي فوج فراهم
 ڪرڻ جي آڇ ڏني. ايران جي لاءِ اها آڇ قبول ڪرڻ ائين هو ڄڻ ڏيڏر
 پنهنجي گهر جي پهريداري لاءِ نانگ ويهاري. پر ٿوري عرصي کان پوءِ
 هڪ اهڙو واقعو رونما ٿيو جو ڏيڏر کي پنهنجي گهر جي پهريداري لاءِ
 نانگ رکڻو پئجي ويو. هن واقعي جو واسطو ”ڄاءِ واري عهدنامي“ سان
 ڪونه آهي جنهن جو ڪجهه تفصيل هيٺ ڏجي ٿو.

استرآباد واري نار ۾ هڪ ننڍڙو ٻيٽ آهي، جنهن کي آشورد جي
 نالي سان سڏيو ويندو آهي، جيڪو هن شهر کان ٻارهن ميلن جي وٿيءَ
 تي ٿيندو ۽ شهر کان کليل سمنڊ ويهه ميل پري آهي. هن جي پکيڙ،
 ڏيڍ ميل ڊيگهه ۽ منو ميل ويڪر آهي. شهر جي ڀر سان پاڻي گهڻو
 اونهون نظر ايندو. هر پاسي جڏهن چوهو گهلندو آهي ته جهاز هتي
 بيهي پنهنجو بچاءُ ڪندا هئا. ٻارنهن چوڏهن سال اڳ هتي وانگي به
 ڪونه رهندو هو. ايران جڏهن روس سان پنهنجي بچاءُ جو عهدنامو
 ڪيو ته ان اچي هن ٻيٽ تي قبضو ڪري هڪ وسندي قائم ڪئي آهي.
 سامونڊي فوج جي اڏي طور هي هڪ اهم ٽاڪ هو، جنهن تي رومسن
 جي عقابن اک پئجي وئي هئي. هي استرآباد واري نار يا اڀسمنڊ جي عين
 لنگهه وٽ آهي. انهيءَ سامونڊي ڪناري سان ياموت ترڪمانن جون
 وسنديون به آهن، جيڪي پنهنجي ليکي ايرانين لاءِ اڳتي ئي آزار هئا.
 آشورد واري هيءَ وسندي، مازندران ۽ ڀر پاسي جي علائقن جي وچ ۾
 هلندڙ واپار جي گس تي قائم آهي ۽ هي ڌنڌو سندن جياپي جو ڪارڻي
 آهي. هن کان علاوه هن ٻيٽ تي مٺي پاڻيءَ جا ڪيترا ئي جهڙڻا پڻ
 ڏسبا، ٻين جاين جي ٻيٽ ۾ هتان جي آب هوا به وڌيڪ خوشگوار آهي. ان

جي اندرئين پاسي پاڻي ايترو اونهو ۽ وسيع آهي جو جنگي ٻيڙا ڪناري کان به ٿي گز ڀري بيهي ۽ اچي وڃي سگهن ٿا. هن ٻيٽ ۾ اهم فوجي خاصيتون هيون جنهن ڪري روس جي فوج اچي ايران جي هن ڌرتيءَ تي قبضو ۽ والار ڪئي. روسي حڪومت کي هن ٻيٽ کي والارڻ جو فڪر 1841ع کان وڪوڙي ويو. هي اهو زمانو هو جو ڪابل انگريزن هٿان فتح ٿي چڪو هو. انهيءَ زماني محمد شاهه نالي ايران جو حڪمران هو، جنهن جي عقل لاءِ ڪجهه به چئي ڪونه ٿو سگهجي. سندس رکيل وزير هڪ چرٻت هو، جيڪو سڄو سارو روسي هو. هو رهاڪو به روس جي اربوان علائقي جو هو ۽ ڪليو ڪلايو چونڊو هو ته هو روسي آهي. اهو حاجي مرزا اغشي هو جيڪو شاهي گهراڻي جو استاد هو ۽ هوريان هوريان ترقي ڪندو وڃي وزارت جي عهدي تي پهتو هو. ان زماني ۾ ايران کان روس ٻن ننڍن جنگي جهازن جي گهر ڪئي هئي انهيءَ لاءِ ته جيئن هو، حسن علي ۽ اترڪ جي وچ واري علائقي ۾ رهندڙ ترڪمان تي ضابطو رکي سگهن. تنهن تي روس ڏاڍي پيار ۽ پابو سان ايران کي آڇ ڪئي هئي ته هو ترڪمانن جي آزار کان کيس پاڻ ئي تحفظ فراهم ڪندو. ان کان پوءِ به جنگي جهاز اچي احضر سمنڊ اندر ظاهر ٿيا ۽ تحفظ ڏيڻ جو ٿو ڏئي آشورد تي قبضو ڪري ويهي رهيا، جيڪو اڃا سوڌو قائم آهي. ايران جي اهڙين شڪايتن ۽ هاءِ گهوڙا مچائڻ تي روسي حڪومت رهندو مٿن ڏوهه مڙهڻ لڳي. ايرانين هنن تي اڪيون ٻوٽي بچاءُ جو ويساهه ڪيو هو، موت ۾ روس وارن هنن سان ايڏي ته ويساهه گهاتي ڪئي جنهن جو مثال ئي ڪونه آهي. جيڪڏهن ان ماڳ کي روس وارا ڇڏڻ ڪونه ٿا چاهين ته اچرج ڪرڻ نه ڪبي ڇاڪاڻ ته اهو فوجي نقطهء نظر کان نهايت اهم ماڳ آهي. ڇاڪاڻ ته هتي ويهي نه رڳو ترڪمانن تي ضابطو رکي سگهجي ٿو پر مازندران جي واپاري وهڪري تي به اثرانداز ٿي سگهجي ٿو. ڪاٺي هن ٻيٽ تي روس جو مڪمل قبضو ٿي چڪو آهي. هن ٻيٽ تي بي شمار گهر ڏسبا، اسپتالون، فوجي بئروڪون جڙنديون ۽ باغ بوستان به ٺهندا

نظر ايندا. جنهن مان سمجھ ۾ ايندو ته روس جي فوج هن تي قبضو ڪري چڪي آهي ۽ واپس وارڻ جو کيس ڪو ارادو ئي ڪونه آهي.

ترڪمان ٻيڙائت هاڻي رومين جي ضابطي هيٺ آهن. ڪن مٿي قرين کي سائبيريا موڪليو ويو آهي ته ڪن کي روس رهايو پيو وڃي. ڪنهن پاسپورٽ کان سواءِ ڪابه ٻيڙي ڪيڏانهن چري ڪانه ٿي سگهي. جيڪڏهن ڪو رائج قانون جي پيچڪڙي ڪري ٿو ته ان کي ڳريون سزائون ڏنيون وڃن ٿيون. ٻيو ته ٺهيو پر خود ايران جي ٻيڙين کي به پنهنجي هن سمنڊ جي پاڻيءَ ۾ هاکارڻ جي موڪل ڪانه آهي. هن ٻيٽ جي فوجي والار کان پوءِ روسي قونصل استرآباد ۾ رهندو آهي ۽ ٻئي پاسي کان نيوي ڪمڊور مازندران ۾ رهايش پذير آهي. ايران جي ان علائقي جو بچاءُ روس اجهو ائين ڪيو آهي.

ترڪمان جي قهري ڪارواين کي هاڻي ٻنجو اچي ويو آهي. پر ايران وارا چون ٿا ته ترڪمان ۾ ڌاڙيلن جو ڏاڍ ڌمڪا ڪيس ۽ ڪلور ايترو ڌمڪائيندڙ ڪونه هو، جيترو روس جي مازندران ۾ رهڻ واري نيوي ڪمڊور آزار شروع ڪري ڏنو آهي.

روس وارن اڃا تائين ترڪمانن واري علائقي ۾ ڪابه پنهنجي وسندي قائم ڪانه ڪئي آهي. جيڪڏهن هنن پنهنجن ماڻهن کي هتي آباد ڪرڻ جي ڪوشش ڪئي ته گورگان واري علائقي کي وڌيڪ اهميت ڏيندا، ڇاڪاڻ ته هن جي ڪنڌين ڪنارن سان ويندڙ رستو مشهد ڏانهن ويندو آهي. ٻيو اهو علائقو سرسبز ۽ آباد آهي. پوکي راهي به ايڏي ڀلي ٿئي ٿي جو ان جا انبار لڳيو وڃن. کين اوڀر ڏانهن وڌڻ واسطي ڪو سگهارو اڏو به نه گهرجي.

احضر سمنڊ ۾ روس جي ڪيتري فوج رهي ٿي؟ تنهن جو صحيح اندازو ڪرڻ ڏاڍو ڏکيو آهي. ان هوندي به انومان آهي ته انهن جا چار پنج آگبوت، ڪجهه ٻن ڪوهن وارا وڏا ۽ ننڍا جنگي جهاز آهن. سندن وڏي ۾ وڏو جهاز ارڙهن توپون کڻي ڪونه سگهندو آهي. پر هنن جو احضر سمونڊ تي ايترو قبضو آهي، جيترو انگلنڊ جي نيويءَ جو آئرش

ڪاريءَ تي هوندو آهي.

اتڪل هڪ صدي کان وٺي روس خيوا تي قبضي ڪرڻ جا سندر سڀنا ڏسندو پيو اچي. هن به پيرا اهڙي ڪوشش ڪئي به آهي پر سويارا ڪونه ٿيا آهن. جيڪڏهن هڪ ڀيرو وري ڪاهڻ جي ڪوشش ڪيائون ته سندن مرادون پوريون ٿي وينديون.

خيوا ۾ ڦٽيٽارو پئجي ويو آهي. اڙل سمونڊ ۽ آمون جي چوڙ وٽ روسي فوج جا آگيوٽ بيل آهن. سير درياھ وٽ هنن هڪ سگهارو قلعو جوڙي ورتو آهي. هنن سڀني ڳالهين مان پتو پوي ٿو ته روس وري ڀاڳ آزمائي ڪري ڏسندو ۽ سندس سرسي ڏسجي ٿي.

هن علائقي ۾ روس کي اهم حيثيت حاصل آهي. انگلنڊ کي به هن ساڳي جوءَ ۾ پڻ سڃاڻ ملي. جيڪڏهن انگريز هتي پهچي پيرن ڄمائڻ ۾ سويارا ئي ويا ته ڪير به کين لڏي ڪونه سگهندو. هو احضر سمنڊ کان فقط ٻه سو ميل پري آهن. ايشيا جي ماڻهن جي خيال ۾ هي وڏو فاصلو ڪونه آهي. ايراني فوجي هزار ميل تي آذربائيجان کان خراسان تي حملو ڪندو آهي ۽ اهڙي فاصلي تي ته سندس اک ٿي ڪانه ٻڌندي آهي. روس خيوا تي جڏهن حملو ڪري سگهي ٿو ۽ ترڪمانن تي به ضابطو رکي سگهي ٿو ته پوءِ احضر سمنڊ جي وچ واري علائقي کي فتح ڪري هن سمنڊ سان مستقل رابطو واسطو پيدا ڪرڻ هن لاءِ ڪا وڏي ڳالهه ڪانه آهي. آمون جهڙو جهاز راني لائق هڪ سئو درياھ هندو ڪش جبل کان هڪ سو ميلن تائين روس جي آگيوٽن سان پيريل ڏسڻ ۾ ايندو. روس جي حڪمران کي ايتري سگهه آهي، جو هن درياھ سان پنهنجي مرضيءَ موجب روسي شهنشاهت جو سنڌو مقرر ڪري سگهجي ٿو. هندستان ۽ انهن علائقن جي وچ ۾ هلندڙ واپار سندس چڙواڳ حڪمرانيءَ هيٺ اچي ويندو، جيڪو يا ته سندس مقرر ڪيل ڳاتي توڙ سنڱي محصول سان هلندو يا بند ٿي ويندو. ان ڏاڍ بابت ڪانسس ڪير پڇاڻو ڪندو. هن حڪمرانيءَ پٺيان پيو اهڙو علائقو ڪونه آهي، جتي اتر - اولهه واري پاسي انگريز پنهنجي سگهه

کي مستحڪم ۽ مضبوط ڪري سگهن. ان هوندي به اهڙن ڏاڍاين يا روس جو خيوا تي قبضو ڪرڻ کي اڪيون ٻوٽي لٺائي ڇڏڻ ڏاهپ ڪانه ٿيندي. ڇا اهو ممڪن ڪونه ٿيندو جو آمون کي روس جي حملي کان بچائي سگهجي يا ان جو گهٽ ۾ گهٽ اهو حصو نٿو بچائي سگهجي جيڪو افغانستان سان ڊنگئي آهي؟

انگريزن جي آڏو هڪ اهم سوال آهي جيڪو کين طئي ڪرڻو آهي اهو هندستان تي روس جي حملي جو امڪان آهي. موجوده زماني ۾ ان حملي جو قوي امڪان به آهي. ان سوال کي اڳئين کان وڌيڪ ڳنڍڻ ۽ اهم سمجهڻ گهرجي ۽ ايترو ئي ان تي ڌيان به ڌرڻ کپي. هاڻي روسي ۽ انگريزي علائقا هڪ ٻئي کان ٻارهن سو ميل وٿيرڪا آهن، جيڪي افغانستان تي حملي دوران ايترو ويجهڻ ڪونه هئا. روس اڄ پڻ سڀني ڳالهين کي ڇڏي پنهنجي اڳين ڳالهه بيهارڻ خاطر پنهنجا پراڻا پانڊ پلانڊ ڇڪائڻ واسطي اوڀر ڏانهن وڌي رهيو آهي. ساڻه سڪايون انهيءَ تازي ۾ ويٺو هوندو ته وجهه ملي ته انگريزن کي سجهائڻو ڏک هڻي وٺان. جيڪو اهڙين ڳالهين تي نانءُ چڙهيل آهي، موجوده وقت ۾ کيس چار پيرا ڏک پڇايا ويا آهن. هڪ سڄ به پاڇا ڪڏهن جتيءَ کي وارو ملڻو آهي. روس کي به جي وجهه ملي ويو ته اندر سرڻي کان اهو ڏک هڻندو جو پهرئين ڏک سان پئون ٻارنهن پوءِ ٻلي ڪاڻي به ڏڪاچل ڪڍي ڇهه ڏڪا. اها ڳالهه به وسارڻ نه گهرجي ته جڏهن سندس ريل وارو رستو اوڊيسا کان والڊيڪا فزاز تائين پهتو ته پوءِ اوڀر ڏانهن وڌڻ واري سندس سگهه هيڪوڻ مان ٻيڻ تي وڌي ويندي.

جوناس هان وي جو بيان آهي ته، قنڌار ۾ موجوده حالتون اهڙيون آهن جو اهو ايران ۽ هندستان جي وڏي اڙ بڻجي ويو آهي.

قنڌار جي شهر وٽان هندستان ڏانهن ٽي رستا ڦٽندا آهن. هڪ رستو ڪابل کان ٿيندو هندستان وڃي ٿو. ٻيو رستو قنڌار کان شڪارپور وارو ۽ ٽيون رستو خشڪ علائقن مان نڪري ديري اسماعيل خان ۽ ٻيو ديري غازي خان وٽن لنگهندو آهي. هي ماڳ سنڌوءَ ڪناري

واقع آهن. (۶)

مٿي ڄاڻايل شهر افغانستان سڪئي ستابي علائقي ۾ واقع آهي جنهنجي چوڌاري ڪڻڪ جو ٻين اناجن جا فصل پيا جهولندا ۽ جهوتندا آهن. تنهن ڪري هتي ڪجهه وقت لاءِ فوج کي کاڌو خوراڪ ۽ ڪاپي جي ٻي شيءِ پڻ ڊهبي آهي ۽ هميشه ائين ٿيندو آيو آهي. انگريزن کي هن حقيقت ڏانهن ڌيان ڏيڻ گهرجي ته اها کاڌ خوراڪ دشمن ڌر جي هٿ نه لڳي وڃي.

قنڌار ۽ انگريزي فوج جي ٻاهرين چونڪين جي وچ ۾ ٻه سو ميل فاصلو ٿيندو. (۷) ڏک جهڙي ڳالهه آهي جو برطانيه سرڪار جي فوج هي اهم جڳهه ڇڏي ڏني آهي. هن علائقي ۾ وري جلدي فوجي اڏو قائم ڪرڻ نهايت ضروري آهي. هن لڪ وٽ مناسب فوج وهاري دشمن جو چڱيءَ ريت مقابلو ڪري سگهجي ٿو. هتي گومري ۽ سبستوپول جي ماڳن تي جيڪڏهن فوج وهاري ويندي ته وڌيڪ بهتر ٿيندو. ان کان پوءِ دنيا کي اعلان ڪري ٻڌائي سگهجي ٿو ته انگريزي فوج هڪ اهڙي مضبوط ٽاڪ تي مورچو بند آهي، جتان ڪير به ان کي اٿاري ڪونه ٿو سگهي.

جيڪڏهن انگريزي فوج اڳتي وڌي قنڌار ۾ مورچو بندي ڪندي ته دشمن جي ڪهڙي به حملي کي ناڪام ڪري ڇڏيندي. هن قسم جي رٿائن تي خرچ به گهڻو ڪجهه ايندو. اڳين جنگين تي به خرچ تمام گهڻو اچي ويو، تنهن ڪري ضرور سوچڻو ويچارڻو پوندو. جملو آور کان بچاءُ ڪرڻ واسطي جيترو به خرچ اچي مناسب سمجهڻ گهرجي. ڇاڪاڻ ته انگريز سرڪار جيڪا هيءَ جنگ وڙهي رهي آهي، سا بچاءُ واسطي هڪ مثالي جنگ هوندي. هن رٿا تي مناسب خرچ کان وڌيڪ جيڪڏهن هٿ ڦاڙ ٿي پئسا پاڻيءَ جيان وهائبا ته اهو به هڪ قوي نقصان آهي. پر دشمن ڌر جون ڪوششون اهي ئي رهيون آهن ته جيئن انگريزن کان هندستان کيئن ڪري به ڇڏائجي. تنهن ڪري هن مامري ۾ جيڪڏهن ڪيترو به گهڻو خرچ اچي اهو ٿورو سمجهڻ کپي.

روس لاء چيو وڃي ٿو ته هو برطانيه سرڪار سان مقابلي واسطي پريور تيارين ڪرڻ ۾ ردل آهي. اهو ملڪ پنهنجي فوج کي هندستان تي حملي ڪرڻ واسطي ريل جي پٽڙي وڃائي رهيو آهي. هن محسوس ڪري ورتو آهي ته اڳئين جنگ ۾ کيس شڪست ان ڪري آئي ته هو پنهنجون فوجون اهم جايون تي مهل سر پهچائي ڪونه سگهيو هو. حاڪاڻ ته جنگي محاذ گهڻا پري هئا. حملہ آور ڌر پنهنجي ان ضروري ڪان جڏهن واقف ٿي چڪي آهي ته ان کي دور ڪرڻ لاءِ ضرور هٿ پير هلائيندي. ان ڪري انگريزن کي هٿ هٿ تي رکي ويسلو ٿي وهڻ نه کپي. انگريزن کي ريلوي جي پٽڙي وڃائڻ ۾ ايترو جاکوڙڻ کپي جيترو روس نهن چوٽيءَ جو زور لائي رهيو آهي. دشمن ڌر جي مقابلي لاءِ قنڌار ۾ مورچا بندي ڪرڻ کپي ۽ ان سان گڏ سنڌوءَ جي کاٻي پاسي کان ريل جي پٽڙي وڃائڻ کپي. ٻي اهم ڳالهه اها به آهي ته انگريز دشمن سان چوٽ ڏيڻ واسطي جيڪو ڪجهه به ڪن، ماٺ مينڻ ۾ ڪن. روس جي گريڊيئر کي به پتو پئجي چڪو آهي ته انگريزي فوج جو سپاهي ڪائن به رتيون ڪسر آهي. اتان جو ڪوساڪ به هندستاني گهوڙيسوار پنهنجي جوڙ جو پيچي سمجهي ٿو. (۸)

لارڊ دلهاٿوسي به سنڌوءَ واري هن رستي جي اهميت کي سمجهي ورتو آهي. هن اپريل 1853ع ۾ هندستان جي ريلوي جي اهميت تي ڳالهائيندي چيو هو: ”مان صوبن جي راجڌانين کي ريل سان ڳنڍڻ کي ڪا خاص اهميت ڪونه ٿو ڏيان، پر ڪنهن پريزيڊنسي کي ريل سان ڳنڍڻ ضروري سمجهان ٿو. ان سان گڏ هندستان ۽ اتر - اولهه وارن علائقن اولهائن بندرن سان به ملائڻ چاهيان ٿو.“

سندس هن بيان ۾ سگهه آهي نه آهي، پر هڪ ڳالهه ضرور چٽي پڌري ڏسڻ ۾ اچي ٿي ته هندستان ۾ سياسي گهرجن جي پورائي لاءِ ريل جي هڪ پٽڙي وڃائجي رهي آهي، جيڪا ڦري گهري بمبئي پريزيڊنسيءَ سان وڃي ملندي. ان ريلوي وسيلي هندستان جي انگريز

سرڪار جي بي حساب فوج هڪ جاءِ کان ٻيءَ جاءِ تائين نهايت آسانيءَ سان رواني ڪري سگهبي. اهم ڳالهه اها آهي ته بمبئي پريزيڊنسي سنڌ کان سواءِ ڪنهن ڌارئي ملڪ سان ڌنگئي ڪانه آهي.

هن کان اڳي يا هن وقت تائين جيڪو ماڻهو انگلنڊ مان ڀرتي ٿي هندستان ايندو هو يا ڪو جنگ ۾ زخمي ٿي پوندو هو ته قافلن يا گاڏين وسيلي هڪ ڊگهو ۽ سست رفتار سفر ڪري وڏا ڪشالا کائي مس وڃي ڪلڪتي پهچندو هو. گذريل ٻن سالن کان سنڌوءَ رستي آگيوٽن جي آمدرفت شروع ٿي آهي. ان کان پوءِ حڪومت سفر جي اهڙي ڏک ڏوجهري کي گهٽائڻ ۾ ڪجهه سوياري ٿي آهي. هاڻي حڪومت لاءِ ڪراچيءَ کان بمبئي فوج رواني ڪرڻ يا جمنا جي اولهه پار ڇانوئين ۾ رهيل بنگالي فوج کي فيروزپور رهندڙ لشڪر کي سمند طرف موڪلڻ، ڪو منجهيل مسئلو ڪونه رهيو آهي. ڪجهه وقت ٿيندو ته مون سوچيو هو ته هندستان ڏانهن ايندڙ فوج تي خرچ گهٽايو وڃي ۽ ڪيپ آف گڊ هوب کان ڦرڻ بدران سويس وارو رستو اختيار ڪيو وڃي.

جڏهن اوڀر هندستان کي ريل وسيلي اولهه هندستان سان ڳنڍيو ويندو ته پوءِ اميد آهي ته جڏهن ڌاري فوج ريل رستي مصر منجهان گذرندي ته اتان جي ماڻهن کي اعتراض ڪونه ٿيندو. جيڪڏهن مصري حڪومت اهڙي موڪل ڏئي ته پوءِ گرمين گذرڻ کان پوءِ انگلنڊ منجهان گهربل فوج رواني ڪئي وڃي. اميد آهي ته اها فوج ناتال کان اڳ ئي ستلج پهچي ويندي. ان کي هندستان ڏانهن ايندي ڪير ڏسي به ڪونه سگهندو ۽ سفر وارا چار مهينا ڏاڍا خوشگوار به هوندا. ان کان پوءِ هندستان جي پهرين گرمي به مڙسيءَ سان سهي ويندا. لارڊ ڊلهائوسي ٻئي موقعي تي مٿين خيالن جي پيپرائي ڪئي آهي. سندس بيان آهي:

”اسان محسوس ڪري ورتو آهي ته سنڌو يورپ ۽ انگريز سرڪار جي اتر - اولهه وارن علائقن جي آمدرفت لاءِ نهايت اهم

حيثيت رکي ٿي. انگلنڊ ڏانهن ايندڙ ويندڙ فوج هتان گذرندي آهي. نئين فوج به هتان لنگهي مٿي ويندي آهي ۽ زميني ماڻهو هتان گذري انگلنڊ يا ٻين پاسن ڏانهن ويندا آهن. اڳي اهي ماڻهو ڏکڻي ۽ ڊگهي سفر جا ڏک ڏاکڻا سهي ڪلڪتي ويندا هئا. فوج سان لاڳاپيل گهڻو سامان سڙو هتان کان لنگهي بمبئي پهچندو آهي." (۹)

هنن ستن جي لکجن تائين آمدرفت سويس وسيلي ٿي رهي هئي ۽ فرات وسيلي اڳين آمدرفت کي ٻيهر کولڻ لاءِ ڪم اڃا به شروعاتي مرحلن ۾ آهي. هاڻي اها ڳالهه قبول ڪئي وئي آهي ته فرات واري آمدرفت سويس واري رستي کان سهوليت واري آهي. لارڊ ڊلهائوسي ان جي پٺڀرائي ڪري وڌيڪ اهم بڻائي ڇڏيو آهي. هن ريلوي جي اهميت کي ڪنهن به تصنيف ۾ وڌيڪ اجاگر ڪيو ويندو. هن ريلوي تعمير ٿيڻ سان انگلنڊ هڪ هزار ميل هندستان کي ويجهو اچي ٿيندو ۽ جيڪو سفر اڻاويهن ڏينهن ۾ مس پورو ٿيندو هو سو هاڻي فقط چوڏهن ڏينهن ۾ پورو ٿي سگهندو.

باب ٽيون

ڪراچي

ڪراچي جو بندر ۽ قلعو. ڪموڊور ڀنگ ۽ ريني ۽ ڪپٽن بالفور جا ڪراچي بابت تاثرات. ڪناري وٽ پاڻي جي گهرائي. جهازن تي لڏيو ويندڙ بار - جنرل جان جيڪب جي هن وسيلي جي تجارت بابت راءِ. ڪراچي يورپي مال لاءِ هندستان جو هڪ اهم بندر. ڪراچي وچ ايشيا جي واپار جو اهم ڦاٽڪ. جي - واکر، ڪپٽن سي - ڊي - ڪئمبل، ڪرنل ٽرنر، لينٽيننٽ ليڊس - مسٽر فريئر ۽ جنرل پار جا تاثرات. ڪراچي، هندستان ۽ يورپ جي وچ ۾ ٽيليگرافڪ مواصلاتي نظام ۾ هڪ اهم ذريعو.

ڪراچي هڪ سٺو بندر آهي. هتي وڏا جهاز اچي لنگر هڻي سگهندا آهن. هر مند جي هر هڪ ڪلاڪ ۾ جهاز لڏبا ۽ خالي ٿيندا ڏسبا آهن. هيءُ هڪ اهڙو اهم بندر آهي جتان سنڌ ۽ پنجاب جو ريل ۽ سنڌوءَ وسيلي ايندڙ سامان ٻاهر موڪلي سگهجي ٿو. ڪراچيءَ جو هي بندر هندستان جي صفا الهندي پاسي آهي. ايراني نار ۽ بمبئي جي وچ تي

سڀني علائقن جو هڪ نهايت اهم بندر چئي سگهجي ٿو، جنهن تان سال جي هر رت ۾ ويندي چوماسي جي مند دوران رات ڏينهن وڌي کان وڌا جهاز اندر اچي سگهندا آهن. ڪمڊور ڀنگ جو بيان آهي ته سنه 1854ع انڊين نيويءَ جو ڪئپٽن نالي هڪ آگبوت چوماسي جي رت دوران، رات جي وڳڙي ۾ به پيرا ڪراچي بندر ۾ اندر هليو ويو هو. هتي 17 کان 18 فوٽ گهري پاڻيءَ ۾ هلندڙ جهاز اچي وڃي سگهندا آهن. چيٽ جي رت ۾ ويرن چڙهن ڪري پاڻيءَ جي گهرائي 20 کان 21 فوٽن تائين پهچي ويندي آهي. ڪڏهن ته 22 فوٽ به هوندي آهي. ڪمڊور ريني به هن ڳالهه جي پٺڀرائي ڪئي آهي. اڳينءَ جنگي مهر دوران جڏهن انڊين نيوي ايراني نار ڏانهن وڌي رهي هئي ته ان جا جنگي جهاز فوج سميت سدائين پيا هيءَ بندر پيڻيندا هئا. ان ناتي هڪ حقيقت واضح ٿي وئي ته بندر واري ڪتاب ۾ لکيل پاڻيءَ جي گهرائي کان بيٺل پاڻي وڌيڪ گهرو هو. هن ڳالهه جي ثابتي اها آهي ته بصرا مرچنٽ نالي هڪ وڏو جهاز جيڪو ساڍن ويهن فوٽن جي گهرائي مان هاڪاري سگهندو آهي، سو گذريل مئي مهيني سولائي سان اچي بندر سان لڳو، جڏهن ته رجسٽر ۾ 21 فوٽ گهرائي درج ٿيل هئي. گذريل سيپٽمبر جي 5 تاريخ تي هيو لنڊسي ۾ لنڊن جا ٻئي جهاز جوڙو ٿي بندر تان نڪتا هئا، انهن جي گڏجي هلڻ ڪري 26 فوٽ گهرائيءَ جي ضرورت هوندي آهي. پر منهوڙي وٽ رکيل سگنل فقط 21 فوٽ گهرائي ڏيکاري رهيو هو. ساڳئي مهيني ۾ اجدها، H. E. I. C. اسٽيم - فرائيٽ ۽ ڪلڪتي جي پاسي جي مسٽر لنڊسي جو آگبوت انگلنڊ فوج کي سولائيءَ سان اچي ڪراچيءَ جي ڪياماڙي بندر سان لڳا هئا. هن بندر تي وڏن جهازن جي بيهڻ جو بندوبست ڪيو وڃي، جيڪي سال جي هر موسم ۾ اچي سولائيءَ سان هتي بيهي سگهن. هتي بندر جي سونهين لاءِ ڪي سٺا آگبوت به بيهاريا وڃن ۽ انجنيئرنگ سان لاڳاپيل ڪي سڌارا پڻ ڪيا وڃن. پر ايسٽ انڊيا ڪمپني هن بندر جي ترقي تعمير واسطي اڳيئي ڪي حڪم جاري ڪري چڪي آهي. سنه

1855ع دوران ڪي وڏا جهاز به هن بندر ۾ اندر هاڪاري آيا، جن جو تفصيل هيٺ ڏجي ٿو:-

تاريخ	لنڊن کان	تن	گهراڻي فوٽ
1 - ڊسمبر	مارين	684	ساڍا 18
23 - نومبر	ناروڊ	850	15
19 - آڪٽوبر	ايل ڊوراڊو	841	21
24 - سيپٽمبر	جيمس گب	813	ساڍا 21
12 - آگسٽ	مارمين	388	3 - 16
6 - آگسٽ	ڪينل ورت	582	ساڍا 16
30 - جولاءِ	گرئنگر	878	ساڍا 19
30 - جولاءِ	سر جيمس	616
26 - جولاءِ	اليگزنڊر وائيز	295	15
2 - جولاءِ	سٽڪسن	526	2 - 15
2 - جولاءِ	ٽمر	526	10 - 17
30 - جون	سيميرامس	وڏو آڳوٺ	
14 - جون	آگامينن	756	3 - 16

سنڌ جي ان وقت جي قائم مقام ڪمشنر ليفٽيننٽ ڪرنل (هاڻي برگيڊيئر جنرل) جان جئڪب جي آفيس مان ڪراچي بندر جي اهم معلومات تي مشتمل ڪي خط مليا آهن، جيڪي انڊين نيويءَ جي هڪ ڪپٽن بالفورءِ پين جا لکيل آهن. اهي پڙهڻ کان پوءِ ڪراچي بابت مونجهارو ڪونه ٿو رهي. پڙهندڙن جي ڄاڻ لاءِ اهي خط هيٺ ڏجن ٿا:-

14 - سر جيمس اسڪائپر

1 - آگسٽ - 1857

محترم سائين

مون کي اوهان سان ڪراچي بندر جو حال احوال اوريندي ڏاڍي سرهاڻي ٿي رهي آهي. مان هڪ ڀلي ماڻهو کي سڃاڻندو آهيان، جنهن

کي هن موضوع بابت سٺي ڄاڻ آهي ۽ سندس راءِ کي وزن به آهي. هن مائٽري ۾ اندين نيوي جي ڪئپٽن ڀنگ بابت ڳالهائي رهيو آهيان. جنهن کان اميد آهي ته اوهان به واقف هوندا، جنهن منهنجي تي حملو ڪري مٿس قبضو ڪيو هو.

ڪئپٽن ڀنگ جڏهن ”ڪئين“ جهاز جو ڪمانڊر هو ته 1854ع واري سال، چوماسي جي رت ۾ رات جو لڙيءَ آڏي ڌاران ڪراچي بندر اندر هاڪاري ويو. سندس اهو قدم هن بندر بابت گهڻو احوال ۽ معلومات ڏئي سگهي ٿو.

ڪيس پوري پڪ آهي ته سال جي هر موسم دوران ۽ رات جي وڳڙي بندر ۾ اندر هاڪاري سگهجي ٿو. پر لنگهه جي نشانن تي بتيون ضرور ٻريل هجن. سندس خيال آهي ته ڪئين کان به وڏا جهاز بندر ۾ اندر وڃي سگهن ٿا.

وڌيڪ ٻڌائي ٿو ته 17 کان 18 فوٽ گهرائي ۾ هلندڙ جهاز ڪناري وٽان گذري کليل پاڻيءَ ۾ پهچي سگهن ٿا. ڇيت جي موسم ۾ پاڻي 20 کان 21 فوٽ گهرو هوندو آهي. ڪن ماڳن تي ساڍا 22 فوٽ به گهرائي ڏني وئي آهي. جيڪڏهن سونهون ٺئون هوندو ته هن گهرائيءَ کان وڏا جهاز بندر تائين پهچائڻ ڏکيو ٿيندو. پر جيڪڏهن موسم صاف آهي ۽ وير به چڙهيل آهي ته پوءِ امڪان آهي اهڙا نوان سونهان جهاز کي بندر تائين ڪاهي اچڻ ۾ سوڀارا ٿين.

جيتري قدر هن موضوع جو تعلق آهي ته هڪليءَ وٽ پاڻي جي عام گهرائيءَ 22 کان 23 فوٽ هوندي. ڪڏهن وري 24 فوٽ به ڏسبي آهي ۽ هر قسم جا آڳوٺ هتان نڪري ڪلڪتي ڏانهن روانا ٿيندا آهن. مون کي هيءَ ڄاڻ سرڪاري ڪاغذن وسيلي ملي آهي.

منهنجي هن خيال کي ڪئپٽن ڀنگ جي به پٺڀرائي حاصل آهي ته جهازن کي ڪراچي بندر ۾ اندر وٺي وڃڻ لاءِ سرڪاري طور سونهن جو بندوبست هئڻ کپي. غور ڪرڻ واسطي هي ساڳيو سوال بمبئي جي ماسٽر - اٿيڊنٽ وٽ به پيش ڪيو ويو هو. هن ٻڌايو ته مٿئين منصوبي

جهڙي هوبهو ٻي رتيا غور لاءِ پيش ڪئي وئي آهي ته بمبئي بندر جو هڪ تجربڪار سونهن ڪراچي موڪليو وڃي ۽ اهو سونهن 13 اپريل 1856 تي اوڏانهن روانو ڪيو ويو. ٻي حقيقت حال هيءُ آهي ته 1854-55 واري سال 1086 جهازن سنڌ جا بندر ڀيٽيا هئا، جيڪي 56695 ٽن سامان کڻي اتي پهتا هئا. انهن مان 39 چوراس شڪل جا جهاز هئا جن ۾ ڪجهه آڳوٽ به شامل سمجهڻ گهرجن. بمبئي حڪومت اهڙن چوراس شڪل وارن جهازن کي پاڻيءَ ۾ هاڪارڻ منظور ڪيو آهي. هن مقصد واسطي مسٽر برائون کي ڪراچي جو سونهن يا معلم مقرر ڪيو ويو آهي. سندس پگهار 250 روپيه آهي، جيڪا بمبئي جي تجربڪار سونهن کي ڏني ويندي آهي. هن ڳالهه ڏانهن پڻ ڌيان ڏيڻ گهرجي ته بمبئي جي سونهن کي ٽپ ڏيڻ جو رواج به آهي. قانوني طور ائين ڪرڻ منع آهي، پر پوءِ به اها ڳالهه هلندي رهندي آهي. مان سمجهان ٿو اهو گندو رواج هن نئين بندر تائين به نه پهچي وڃي. جيڪڏهن ڪراچيءَ جهڙن بندرن تي سونهن کي ڪجهه ڏنو وڌو نه ڪبو ته گهٽ پاڻيءَ جو بهانو ڪري جهاز کي اجائي دير ڪرائي ڇڏين. يا وري چوندو ته پاڻي ۾ وڌي وير چڙهيل آهي.

ڪئپٽن ينگ مون کي اهو به ٻڌايو هو ته جڏهن هن گذريل مئي ۾ بمبئي کان لنگر کنيا ته آڳوٽ پنهنجو پاڻ ئي بندر ڇڏي نڪري هليو ويو ۽ مون کي ڪنهن سونهن جي لوڙ ڪانه پئي. هن اميد ڏيکاري هئي ته جيڪڏهن بندرن تي اهڙا سونهان مقرر ڪيا ويا ته سندن آڌار سان تمام سٺا نتيجا نڪري سگهن ٿا. بندر به سارو سال ڀيٽڻ جهڙو ٿي پوندو ۽ وڏا واپاري جهاز به سولائي سان پيا ايندا ويندا.

اوهان جو

بالفور

قلم تازو:- هي بيان انهيءَ آڌار تي ڏنا ويا آهن ته تانگهي پاڻي مهل اسٽيم-ٽگ پاور کي ڪتب آندو ويندو آهي.

هينريون خط سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي هڪ ايجنٽ مسٽر، جي

نويلي وارنر، سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي چئرمين مسٽر ڊبليو. پي. ائبوريو
ڏانهن لکيو هو، جنهن جو اختصار هيٺ ڏجي ٿو.

ڪراچي

28 سيپٽمبر 1857ع

مان پنهنجي هن سوچ ۾ صحيح آهيان ته توهان منهنجي خط جو
اختصار ڇاپي، هن موضوع ڏانهن اختياريءَ وارن جو ڌيان ڇڪايو آهي
جنهن ۾ مون ڪراچي بندر جي ڪناري ڀرسان پاڻيءَ جي اونھائيءَ تي
ڇنڊڇاڻ ڪئي هئي. خط جي ان اختصار ڇپجڻ کان پوءِ واپاري جهازن
جي ڪيترن ڪپٽن هيو لنڊسي آگيوٽ معرفت پنهنجا آگيوٽ ڇڪرائي
ڪلئي پاڻي تائين پهچايا. مٿن ڪل لڏيل سامان جو بار 13841 ٽن
هو ۽ کين پاڻيءَ جي ماپ جي خبر به ڪانه هئي. هن آگيوٽ ڪل
1103 آگيوٽ ڇڪي ڪلئي سمنڊ تائين آندا هئا ۽ مٿن لڏيل سامان جو
ڪل وزن 58194 ٽن هو، جن مان ڪي اسٽيمر ۽ ڪي اسڪائر -
رگڊ جهاز هئا.

هن بندر تان ڏينهون ڏينهن درآمد وڌندي رهي ٿي. پر خاص طور
هن ملڪ جي ڪچي مال جي برآمد تمام گهڻو وڌي رهي آهي. آگيوٽن
جي گهڻي اڄ وڃ ڪري پاڻيءَ جي گهرائي به وڃي 26 فوٽ ٿي آهي.
”هيو لنڊسي“ جي ڪپٽن ڊئڪ پنهنجي هن راءِ جو اظهار ڪيو آهي ته
خاص طور تي تڏهن جڏهن ڪاريءَ جي ڪناري وٽ پاڻي جي گهرائي
26 فوٽ هجي. پندرهن ڏينهن کن اڳ اجوها H. E. I. C. به اچي
ڪراچي بندر تي لنگر هڻيو هو. انگلنڊ آگيوٽ به ڪلڪتي جي لنڊسي
اسٽيمر شپ سان واسطو رکي ٿو، جيڪو گذريل جمع تي ڪراچي بندر
۾ اچي بيٺو هو، جنهن تي 4 ريجيمنت جي فوج جو ڪجهه حصو سوار
هو ۽ اهو سڌو اچي ڪياماڙي بندر سان لڳو.

جي. نويلي وارنر

ڊبليو. پي. انڊريو اسڪائر

8- سيپٽمبر 1857ع سان لاڳاپيل سنڌ ڪوسڊ (Kossid) ۾ لکيل ٽڪرو هن ريت آهي:-

اڳئين چنجر تي سامونڊي زندگيءَ سان لاڳاپيل ڪي سکر ماڻهو، مسٽر وارنر جي بيان ڪيل ڳالهين کي عملي طور ڏسڻ آيا. پنهنجو فرض سمجهي اهڙيءَ حقيقت اسان پنهنجي عام ماڻهو جي آڏو رکون ٿا:-

ان ڏينهن سمنڊ ۾ چاڙهه نالي ماتر هو يا ائين ڪٿي چئجي ته ماٺار هئي. هواءَ به ڏيمي هئي. اٽڪل 10 وڳي صبح جو هيولنڊسي آگبوت لنڊن نالي هڪ وڏي جهاز کي چڪي بندر کان ٻاهر ڪڍي ويو. بندر کان ٻاهر ڪڍي وڃڻ تائين مذڪوره آگبوت لنڊن جهاز جو سونهون رهيو. ڏٺو ويو ته اتي سمنڊ جي گهرائي 26 فوٽ هئي. جڏهن ته منهوڙي واري سگنل تي پهريائين 21 فوٽ ۽ بعد ۾ 22 فوٽ لکيل ڏسجي رهيو هو. ”هيولنڊسي“ ٻاهر وڃڻ مهل اوڀر واري ڪاري وير تي ۽ موٽڻ مهل اولاهين ڪاريءَ سان آيو. ان مهل ٻنهي ڪارين ۾ پاڻيءَ جي گهرائي هڪ جيتري هئي. سونهين ٿيڻ مهل واپاري جهازن جا ڪمانڊر هن آگبوت تي چڙهيل هئا. انهن متفق راءِ سان اهو ٻڌايو ته منهوڙي واري سگنل ۽ سمنڊ جي حقيقت گهرائي جي ماپ ۾ وڏو فرق آهي، جيڪو ان مهل ڇٽيءَ ريت نظر اچي رهيو هو.

سنه 1843ع کان 1856ع تائين هن بندر تي ايندڙ جهازن جو وچور ۽ درآمد، برآمد جو تفصيل ڏجي ٿو.

واپارين کي ملندڙ سهوليت ۽ آمدرفت ۾ بچاءُ ۽ واڌاري ڪري ملڪي پيداوار ۾ به اضافو ايندو. ڪپهه پٽ، اناج، تيلي بچ، چانهه، نير، مڇڻ ۽ ٻيا رنگ به مذڪوره سهوليتن ڪري وڌيڪ برآمد ڪري سگهجن ٿا.

ڪرنل جان جئڪب سنڌ جي برآمد بابت هيءَ ڄاڻ ڏني ته سال 56-1855 دوران برآمدي مال ۾ اڳيئن سال جي ڀيٽ ۾ 50 فيصد جي واڌ آئي آهي. گهڻو اضافو تيلي بچ ۽ اُن ۾ ٿيو. اڳي اهو % 900 هو. هن سال ان ۾ % 60 جو اڃا به اضافو ٿيو آهي. وڌيڪ ٻڌائي ٿو ته، انهن ڪاپي جي شين کي، مقدار ۽ ملهه جي لحاظ سان بمبئي رستي انگلنڊ جي بازارن ڏانهن روانو ڪيو ويو آهي، جن جو هڪ اندازي موجب وزن 18000 ٽن ۽ ملهه 38000 پائونڊ آهي. جيڪڏهن هن ۾ اتر سنڌ کان هلندڙ سٺي ۽ تيلي بچ 15000 ٽن جو اضافو ڪبو ته ڪل جوڙ 35000 ٽن وڃي بيهندو، جنهن جو ملهه 500,000 پائونڊ بيهي ٿو. هي هن سال جو ڪاپي جو مال آهي، جيڪو برطانيه جي بازارن ۾ گئو. (۲)

هن کان سواءِ ڇوڙ واري علائقي ۾ موجود رندڪن دور ٿيڻ کان پوءِ يورپ ۽ هتان جا ڏيهي سياح ۽ واپاري به آڳوٺن جي هن آمدرفت مان وڌيڪ فائدو حاصل ڪندا ۽ آمدني وڌڻ جو به قوي امڪان آهي. پنجاب ۽ اتر هندستان جا ڪيترائي مسافر هتان يورپ ڏانهن پيا ايندا ويندا. هن کان علاوه ڪراچيءَ کان عدن ۽ سويس تائين آڳوٺن جي آمدرفت شروع ٿيڻ واري آهي. جيستائين فرات ماڻهي واري آڳوٺ آمدرفت شروع ٿئي، تيستائين ڄاڻايل رستو وڌيڪ ننڍو آهي ۽ موسمي

هوائن جي آزار کان به وانجهيل آهي، تنهن ڪري پڪ سان چئي سگهجي ٿو ته هن رستي سان آمدرفت وڌي ويندي.

اتر ۽ اولهه وارن علائقن مان ڪيترا مسلمان حج جي ارادي سان مڪي شريف ويندا. ان ناتي سان به ريلوي ۽ آگبوت جي مسافري ۾ به واڌارو اچي سگهي ٿو. هن کان علاوه اهو سفر ڪراچي ۽ کان ايراني نار تائين ڳنڍيل رهندو.

جيڪو مسافر ستلج کان آمون درياه تائين وڃڻ چاهيندو سو به اوس هن بندر ڪراچي کان مٿي ويندو. هن بندر جو جاگرافيائي ماڳ اهڙيءَ جاءِ تي آهي جيڪو ڪنهن به صورت ۾ مصر جي سکندريه شهر کان گهٽ ڪونه آهي. (۲)

منهوڙي جي ماڳ ڪري هي بندر سمنڊ جي وڏيءَ وير ۽ چوهي ۽ ڇنڊ ڪئين کان بچيل آهي. خشڪيءَ واري طرف کان ٿڪي رنگ جي ڌرتيءَ جو هڪ ٽڪرو ان جي ڏکڻ - اوڀر واري تي سمنڊ ۾ اندر ڌوڪيندو ويندو ڏسبو آهي. تنهن ڪري صفا ٻاهرئين پاسي جي هڪ خاص نڪتي وٽان ويندي اويارئين سامونڊي ڪناري تائين پورن ٻن ميلن جي وٿي نظر ايندي آهي.

بندر تمام ويڪرو آهي جيڪو منهوڙي کان اتر اهل پنجن ميلن تي پکڙيل ڏسبو ۽ اهو اوڀر ڪناري تي موجود شهر کان به ساڳئي پنڌ جيترو پري آهي.

ٿارنن پنهنجي خيال جو هن ريت اظهار ڪيو آهي ته ”ڪراچي بندر ڏاڍو سجهائڻو آهي. سندس تجارتي سياسي ۽ فوجي اهميت ايتري ته قابل ذڪر آهي، جنهن جو بيان ڪرڻ مشڪل آهي. تجارتي نقطهءِ نگاهه کان هي وچ ايشيا جو قاتڪ سمجهڻ گهرجي. امڪان آهي ته هندستان جي بندرن ۾ ايتري اهميت جو حامل ٿي وڃي، جيتري انگلنڊ ۾ لور پول جي اهميت آهي.

سرڪاري طور اهو به ڄاڻايو ويو آهي ته هتي هڪ ئي وقت 800 تن جا ويهه جهاز بيهي سگهن ٿا. باقي ندين جهازن لاءِ تمام گهڻي

گنجائش آهي. ويڪرائي ڦاڪ جي حساب سان ڪراچيءَ جي آبهوا وڌيڪ ٿڌي آهي. برطانيه سرڪار جي سهائتا سان هي شهر جلد ئي ترقي ڪري هڪ اهم ماڳ بنجي ويندو. هن جي ويڪرائي ڦاڪ (2-17) ۽

ڊگھائي ڦاڪ 24-51 آهي. (۴) شهر تمام ٽڪري ترقي ڪندو پيو وڃي. بندر تي موجود هيٺيون ۽ مزدور به تمام گهڻا آهن ۽ اجورو بلڪل گهٽ ڏسبو. ستلج جي فوجي مهر واري زماني ۾ ڪراچي بندر جي اهميت جو گهڻو قدر ٿيو هو. ان ئي زماني ۾ جنگين ۾ ڪتب ايندڙ گولا بارود جو مڪمل ذخيرو به هتي ڪٺو ڪيو ويو هو، جيڪو ماڳ سڀني کان وڌيڪ موزون هو. فوجي سامان جا هزارن جا هزار تن هن شهر جي بندر ۾ آڻي محفوظ ڪيا ويا هئا. هن وقت ڪراچي جي آدمشماري چاليهه هزار آهي جيڪا ٽڪري وڌي رهي آهي.

ڪراچي سنڌ جو هڪ فطري بندر آهي. پنجاب ۽ وچ ايشيا لاءِ به هن کان سواءِ ڪو ٻيو بندر ڪونه آهي. هي بندر ريل رستي حيدرآباد سان ڳنڍجي ويو آهي، جتان سنڌوءَ جو گهرو پاڻي شروع ٿئي ٿو. هي سڌريل مواصلات جي چئن پهرين ڪري آهي. اهو وقت گهڻو پري نه آهي جڏهن افغانستان جي سرحد سان واقع پشاور شهر ۾ هي مواصلاتي نظام ڳنڍجي ويندو.

مسٽر جي. واکر هڪ انجنيئر هو، جنهن کي ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس طرفان ڪراچي هن بندر جي سروي، انڊين نيوي جي ليفٽيننٽ گريو ڪئي هئي ۽ اها سروي رپورٽ به کيس پيش ڪئي وئي هئي. مسٽر واکر، ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس وٽ ڪراچي بابت هنن لفظن ۾ پنهنجي رپورٽ پيش ڪئي هئي: - مان هن ڳالهه مان پوري ريت مطمئن آهيان جو ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي نقطه نظر موجب، کين پنهنجي ذاتي راءِ گوش گذار ڪري رهيو آهيان. سندن پهريون مقصد هو ته ڪراچي بندر جي ترقي ۽ تعمير لاءِ جاکوڙيو وڃي. اهي ٻئي نهايت اهم ڳالههون آهن. جيڪڏهن انهن ٻنهي ڳالهين ڏانهن

مناسب طريقي سان جاڪوڙيو ويو ته اهي ڳالهائون ڪي ڏکيون ڪونه آهن، جو پوريون نه ٿي سگهن. ڪراچي بندر انگريزن جي قومي مفادن واسطي نهايت اهم آهي. ان ناتي مٿس ترقي ۽ تعمير لاءِ ٿيندڙ خرچ ٿورو آهي. هن کي ايترو وسيع بندر بڻائڻو آهي جو وڏا جهاز به هتي اچي سولائي سان لنگر ڪري سگهن. ڪراچيءَ کي پنهنجي به ايتري اهميت آهي، جنهن ڪري هڪ وڏي بندر طور اڀري سگهي ٿو. هتي انجنيئري نقطهءَ نظر يا ڪي طبعي ڏکيائون ڪونه آهن، جن کي طئي ڪرڻ ۾ ڪي مشڪلاتون درپيش آهن." (۶) ان کان پوءِ مسٽر جي. واکر جي سهائتا لاءِ بندر جا ماهر ۽ تجربڪار انجنيئر ڪراچيءَ موڪليا ويا.

اندين نيوي جو هڪ ڏاهو عملدار سي. ڊي. ڪئمبل اهو پهريون ماڻهو هو جيڪو پنهنجو مسلح آگبوت، پنهنجي ذاتي ذميواري تي هاڪاري ڪراچي بندر ۾ اندر هليو ويو.

ڪراچي جي هڪ عوامي ميٽر ۾ مسٽر فريئر ماڻهن کي ٻڌايو ته ڪرنل ٽرنر ڪراچي بندر واري پاڻيءَ ۾ هيٺ ڪوٽائي ڪرائي مختلف تجربن سان ثابت ڪيو آهي ته هن پاڻيءَ جي تري ۾ ڪا ٽڪري ڪانه آهي، پر ان بدران نرم واري موجود آهي. جڏهن اهڙي پڪي ثابتي ملي وئي ته اهڙي ڊچ جو دهڪو به دل کان دور ٿي ويو ته متان ڪو آگبوت يا جهاز وڃي هيٺ تري واري ٽڪريءَ سان لڳي پڄي پوي.

پر اهڙو خوف ۽ خطرو دور ڪرڻ واسطي عملي مظاهرو ليفٽيننٽ ليو ڪري ڏيکاريو هو. هو بندر سان لاڳاپيل عملدار هو جنهن پنهنجي ڏاهپ جو مظاهرو ڪندي ۽ ڪنهن آگبوت جي اڳواڻي کان سواءِ وڏا جهاز بندر هاڪاري ايندو هو ۽ ڏيکارڻ جي ڪوشش ڪئي هئائين ته ايڏا وڏا جهاز بنا ڪنهن پوڏي پولي آگبوتن جي واهر کان سواءِ بندر تائين هاڪاري سگهجن ٿا. ان جو نتيجو اهو نڪتو جو چؤماسي ختم ٿيڻ سان ئي چار وڏا جهاز بمبئي عدن کان هاڪاري پاڻ اچي بندر سان لڳا. هن کان علاوه 300 کان 878 تن جيترا آٺ وڏا آگبوت به سلامتي سان اچي ٻني لڳا هئا ۽ سولائي سان روانا ٿي ويا. هتي خاص

ڳالهه اها به نظر آئي ته هنن مان ڪوبه جهاز وڌي وڃڻ تائين ڪونه ترسي بيٺو هو. هتي هيءَ ڳالهه به ياد رکڻ گهرجي ته اهي اڻ ئي جهاز وڪٽوريا نالي آگبوت جي مدد سان آيا ۽ ويا هئا. اڳئين سال کان بمبئي کان سويس تائين مصروف بندرن تي اهڙي قسم جا آگبوت رکيا ويا آهن. انهيءَ مقصد سان ته جئين وڏن جهازن جا سونهان ٿي بندرن تائين پهچائڻ ۽ ورڻ مهل انهن جي کليل پاڻيءَ تائين رهنمائي ڪن.

هنن حقيقتن مان واضح ٿئي ٿو ته بنا ڪنهن تڪليف جي چؤماسي واري رت ۾ بنا ڪنهن خطري وڌا جهاز هاڪاري ڪراچي بندر تائين پيا ايندا ۽ ويندا هئا.

جنرل پار جڏهن ڪراچيءَ جو ڪمانڊر هو ته هن مٿي ڄاڻايل رپورٽن جي آڌار تي عمل ڪرڻ شروع ڪيو، جن وسيلي اها معلومات ملي هئي ته ڪراچي بندر ۾ سهوليتن هئڻ ڪري سويس ۽ ملتان تمام ويجهڙا ٿي پيا آهن. ماهرن جي بيانن مان به هو سمجهي رهيو هو ته مٿي ڄاڻايل ماڳ اڳئين کان گهڻو قريب ٿي پيا هئا. کيس اها پڪ ٿي وئي هئي ته ڪجهه وقت گذرڻ کان پوءِ ساوٿپسٽن کان پنجاب تائين بنا ڪنهن دير جي آسانيءَ سان فوج پهچائي سگهبي. موجوده وقت ۾ ڪراچي ۾ رهندڙ برگيڊ، ملتان تائين اڪ ڇنڀ ۾ رسي ويندي. ٻين لفظن ۾ ائين چئجي ته پنجاب خلاف جنگي مهم واسطي ڪراچي بدران ساوٿپسٽن کي فوجي مرڪز بنائي سگهجي ٿو ته صحيح ٿيندو. هي فوجي ذهنت جو ماڻهو هو، تنهن ڪري ڪراچي بندر مان کيس گهڻائي فوجي فائدا نظر اچي رهيا هئا ۽ سمجهي رهيو هو ته هن رٿا جي ٻين معاملن کي جيڪڏهن اينگهائڻ جي ڪوشش ڪئي ته به گڏجاڻيءَ ۾ انهن کي درگذر ڪيو ويندو.

هيءُ هندستان جي انگريزي بندرن مان يورپ کي وڌيڪ ويجهو آهي. ٻين به ڪيترين ڳالهين ڪري پڻ نهايت اهم آهي. پر جيڪڏهن فرات ماٿري واري ريلوي اڏجي تيار ٿي وئي ته ڪراچي بندر جي اهميت رهندو به وڌي ويندي، هن راءِ جو به اظهار ڪيو ويو آهي ته جڏهن

ڪراچي جو مصر بدران سويڙ سان لاڳاپو قائم ٿي ويندو ته هي بندر پوءِ الائي ڇا ٿي ويندو. هن سان يورپ کان هندستان پهچڻ جو سامونڊي رستو هزار ميل گهٽجي ويندو. هاڻي به پنجاب کي ٽيليگراف وسيلي ڪراچي سان ملايو ويو آهي. جيڪڏهن ان کي وري ايرانيءَ نار يا ڳاڙهي سمنڊ يا ٻنهي رستن وسيلي ڳنديو ويو ته ڏاڍي سهوليت پيدا ٿي پوندي. يورپ ۽ ٻين ڏور ڏيهن جون سياسي ۽ تجارتي خبرون جلد هندستان پيون پهچنديون. اهڙي ريت وچ ايشيا ۽ هندستان جون گهربل خبرون يورپ به ساڳيءَ جلديءَ سان رسائي سگهبيون. هاڻي ٽيليگراف جي نقطه نظر کان هندستان ۽ انگلنڊ جي وچ تي ڪراچيءَ کي وڌيڪ اهميت ملي ويندي.

باب چوٿون

ڪراچي

اندروني مواصلاتي طريقي جو هڪ سڌريل نمونو هينري پاتنجر جي خيال جو اظهار - بندرگاهه جي ڊپٽي ڪليڪٽر جو نظريو - مسٽر فريئر جو نقطه نظر بندر ۽ شهر جي وچ ۾ آمدرفت سنه 1856-57 ڪراچي جو واپار سنڌ ريلوي ڪمپني سنه 1855 ۾ بنائي وئي هئي. ان موقعي تي سر هينري پاتنجر ڪمپنيءَ جي چيئرمين ڏانهن هڪ خط لکيو هو جنهن جو اختصار هيٺ ڏجي ٿو:-

مان سنڌ کي گهڻي وقت کان وٺي ڏسندو رهيو آهيان تنهنڪري مان هن صوبي کان چڱيءَ ريت واقف آهيان. هن رٿا جي فائدي ۾ جيڪي به نقطه نظر پيش ڪيا ويا آهن، تن جي آءٌ دل جي گهراين سان پٺيڙائي ڪريان ٿو. مان پڪ سمجهان ٿو ته ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ کان اهڙي منظوري جلد ورتي ويندي. ويساهه آهي ته هيءُ ڪمپني، سنڌ ريلوي ڪمپني کي به اهي ساڳيون رعايتون ڏيندي، جيڪي هندستان جي ٻين ريلوي ڪمپنين کي ڏنيون ويون آهن.

جنهن رستي سان ريل جي پٽڙي وڃائڻ جي تياري ٿي رهي آهي تنهن سان آءٌ گهڻو آيو ويو آهيان. مون کي اعتراض جوڳي هڪ ڳالهه به

نظر ڪانه ٿي اچي. ڪراچي بندرگاهه جو مستقبل نهايت روشن آهي. مان هڪ مشن تحت سنه 1809ع ۾ ”پرنس آف ويلس“ ۾ سوار ٿي ڪراچي پهتو هوس، ان سان گڏ هڪ ڏيهي جهاز ”ماريا“ به ساڻ هو. اهي ٻئي جهاز ڏاڍي سولائي سان وڃي بندر سان لڳا هئا ۽ مهينو کن بندر تي رهڻ کان پوءِ کين بمبئي روانو ڪيو ويو هو. ڇاڪاڻ ته مشن موت تي ڪڇ واري رستي کان واپس ٿيڻي هئي. اها اولهه - ڏکڻ واري چوماسي جي رت جي اڳياڙي هئي ۽ بندرگاهه ۾ آمدرفت ڏاڍي سولائيءَ سان ٿي رهي هئي. اهي حقيقتون انهيءَ ڪري بيان ڪري رهيو آهيان جو اوهان جي موڪليل ڪاغذن ۾ اهڙين ڳالهين جو ڪو اشارو موجود ڪونه آهي. سنه 1809ع ۾ سنڌ ڏانهن ويل پهرين مشن کي ڪهڙيون ڪهڙيون تڪليفون پيش آيون هيون تنهن بابت هڪ روزنامچي جي شڪل ۾ سمورا ڪاغذ مون وٽ محفوظ هئا. جنهن ۾ سنڌوءَ جي چوڙ واري علائقي ۾ پاڻي واري سفر سان لاڳاپيل خوف خطرن ۽ مشڪلاتن جو پيرائتو احوال لکيل هو، جيڪو هاڻي ظاهر ڪيل خوف خطرن ۽ مشڪلاتن سان ساڳيائپ رکي ٿو. اهو روزنامچو ۽ ٻيا ضروري ڪاغذ 1818ع واري جنگ دوران، پوني جي ريزيڊنسي کي باه ڏئي مرهتن جي فوج ساڙي رک ڪري ڇڏيا.

جن ڳالهين جو مان هاڻي ذڪر ڪري رهيو آهيان، ممڪن آهي ته ڪمپني جي ڊائريڪٽرن تي مطمئن ڪن. ڇاڪاڻ ته هي، انهيءَ اهم سوال سان لاڳاپيل ڳالهيون آهن، جيڪو هاڻي اختياري وارن وٽ زير بحث آهي. (۱)

ڪراچي ڪسٽمر جي اڳئين ڊپٽي ڪليڪٽر مسٽر مئڪلوڊ آڪٽوبر 1853ع ۾ هڪ انجنيئر مسٽر چاپ سن ڏانهن هڪ خط لکيو هو، جنهن ڪراچي کان ڪوٽڙيءَ تائين، سنڌ جي هيٺين علائقن جي جانچ پڙتال ڪئي هئي. هن پنهنجي راءِ جو هن ريت اظهار ڪيو آهي: - سنه 1843ع ۾ سنڌ جي فتح ۽ لارڊ ايلنبرو جي اعلان کان پوءِ به سنڌوءَ وسيلي تجارتي آمدرفت ڪا نالي ماهر رهي. اڳئين سال جي اڳياڙي تائين

صورتحال ساڳي آهي. هن وهڪري سان تجارتي آمدرفت تي هاڻي چنگي محصول بلڪل ختم ڪيو ويو آهي. هاڻي پورو ويساھ ٿي ٿو ته پنجاب ۽ اتر اولھ واري سرحدِي صوبي جو ڪچو مال به سنڌوءَ وسيلي لڳاتار بنا ڪنھن روڪ رنڊڪ جي ٻاهر ويندو رهندو ۽ ان جي بدلي يورپ جو تيار ٿيل تجارتي مال به انھن علائقن تائين پهچندو رهندو. ڪراچي ۽ ملتان جي وچ ۾ هلندڙ آگبوتن وسيلي اڳتي اهڙي تجارتي آمدرفت موجود آهي ۽ نهايت تيز رفتاريءَ سان ٿي رهي آهي. مون کي هيءَ اھم حقيقت جو ذڪر وسارڻ نه گھرجي ته پنجاب ۽ سرحدِي صوبي ڏانھن فوج ۽ فوجي سامان لاءِ هڪ شاهي رستي جي صورت اختيار ڪري ويو آهي.“

سندس وڌيڪ بيان آهي ته:- گذريل ٿورن سالن ۾ واپار گھڻو وڌي رهيو آهي ۽ واڌ جي في سال شرح % 20 آهي. آس آهي ته سدائين وڌندو رهندو. پنجاب ۾ رهندڙ ريزيڊنٽن جي به مرضي آهي ته اوڏانھن موڪلي ويندڙ هر چيز گنگا بدران سنڌوءَ وسيلي موڪلي وڃي. اميد آهي ته ٿوري عرصي اندر سندن خواهش جي به پوئواري ڪئي ويندي. افغانستان جي هڪ مشهور واپاري جو تجارتي سامان ڪن سالن کان گنگا درياھ وسيلي ايندو هو. گذريل ٻن سالن کان هو بمبئي جي واپارين سان تجارتي مال جي فراهمي بابت ڳالھائيندو رهيو آهي. سندس مرضي آهي ته هو ڪلڪتي بدران بمبئي جي مارڪيٽ سان پنھنجي ڏيئي لپتي شروع ڪري. جڏهن اهڙي تجارتي آمدرفت شروع ٿي وئي ته ان کي ڏسي ٻيا واپاري به ائين ڪرڻ شروع ڪندا. مون کي پڪو ويساھ آهي ته سنڌو وسيلي هلندڙ واپار کي ڏسي ڪڏهن نه ڪڏهن ريل جي پٽڙي ضرور وڇائيندا. انگريزن جو تجارتي مال پيڻ تي وڌيڪ ايندو ۽ مسافر جيڪي آگبوتن وسيلي سفر ڪري رهيا آهن، سي ريل سان سفر ڪرڻ شروع ڪندا ۽ انھن جو تعداد به موجوده انگ کان ڏھوڻ تي وڌي ويندو.“

سر هيئري پاتنجر ۽ ڪراچي ڪسٽم جي ڊپٽي ڪليڪٽر جو سنڌ

ريلوي ٺهڻ ڪري ڪراچي بندر جي اهميت بابت خيال ڏسي چڪا. سندن اهڙن خيالن جي پٺڀرائي سنڌ جو ڪمشنر مسٽر فريئر به ڪري ٿو. 18- فيبروري 1857ع تي سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ پاران هڪ گڏجاڻي ڪوٺائي وئي هئي، جنهن کي هن خطاب ڪندي چيو، ”ڪراچي ۽ لاهور وچ ۾ تمام گهڻي تجارتي آمدرفت جاري آهي. جتي درياھ جهاز راني لائق نه آهي ته اتي ريلوي جون پٽريون وڇايون ويون آهن. ائين نه ڪرڻ غلطي هئي ۽ اها غلطي ڪرڻ ممڪن به ڪانه آهي. جنهن علائقي ۾ درياھ جهاز رانيءَ قابل آهي ته ان علائقي ۾ آڳوڻن جي هڪ سڌريل آمدرفت جاري آهي. ان کان پوءِ ماڻهن تي ڇڏيل آهي ته هو ڪهڙو به رستو وٺي اچي ريل وسيلي سفر ڪن. مسٽر انڊريو سنڌ منجهان گذرندڙ هن رستي کي، فوجي ۽ سياسي نقطهءِ نگاهه کان وڌيڪ اهم سمجهي ٿو. مسٽر فريئر جي به سوچ آهي ته هن رستي کي اهميت نه ڏيڻ ممڪن نه آهي.“ سنڌ منجهان گذرندڙ هي رستو پنجاب جي فوجي ۽ سياسي نقطهءِ نظر کان نهايت اهم آهي. پر جيڪڏهن وچ ايشيا ۾ مستقل طور تي امن قائم ٿي ويو ۽ برطانيه سرڪار پنهنجي مقصد ۾ سوياري ٿي وڃي ٿي ته پوءِ ٻنهي ڌرين جي بهترين مفادن لاءِ واپار جي شروعات ممڪن ٿي سگهي ٿي. وچ ايشيا جي امن امان ۽ صلح شانتيءَ واسطي جنگ مانچسٽر ۽ لور ٻول ۾ وڙهي ويندي (ٽائيزون)، جيڪڏهن وچ ايشيا کي ماتحت رکڻو آهي ته اتي پنهنجي حڪومت کي فقط تڏهن مستحڪم رکي سگهيو جڏهن اتان جي ڪچي مال جي خريدار لاءِ ڪو مارڪيٽ هجي. کين پنهنجي رعيت سندن مالي مفادن جي ناتي بنائي سگهيو. هن نقطهءِ نظر جي سچائي به سندس زيرغور آهي. قنڌار جو حڪمران هڪ ڪراڙو پٺاڻ آهي. هاڻي ته قبر ۾ جنگهون لڙڪايون ويٺو آهي. هو جڏهن جوان هو ته انگريز دشمنيءَ کان وٺڻ پيو ويندو هو. انگريز اختياري وارن کوجنا ڪرڻ شروع ڪري ڏني ته سندس انگريز سچڻائي جو ڪارڻ ڇا آهي. کين پتو پيو ته ان جو وڏو حصو سندس علائقي مان خريد ڪيو ويندو آهي.

(ٽاڙيون). انهيءَ ناتي کيس ستر هزار روبيه محصول ملندو هو، جيڪو اٽڪل ست هزار پاؤنڊ ساليانو ٿيندو. هڪ صنعتڪار لاءِ ايترو محصول ڏيڻ ڪو ڏکيو ڪونه آهي. پر ان حڪمران لاءِ اهو محصول ساري ملڪ جي ٻي آمدن جيترو آهي. ايترو ججهو ڏوڪڙ پئسو کيس ڦرلٽ مان ڪونه ٿو ملي. ٻي ڳالهه ته اهڙو پئسو ڪڏهن ملندو آهي ته ڪڏهن ڪونه ملندو آهي. جيڪڏهن هن پنهنجي هن اصول کي اڃا به ڪجهه اڳتي وڌائڻ جي ڪوشش ڪئي ته آخر وڃي هن نتيجي تي پهچندا ته تجارتي اضافي سان انگريزن جي فوج وڌيڪ سگهاري ٿيندي (ٽاڙيون). ريلوي کي پنهنجي سياسي ۽ فوجي اهميت آهي. ان کان قطع نظر هن کي تجارتي اهميت به آهي. جيڪڏهن انگريزن کي مشرق ۾ هڪ مستقل حڪومت قائم ڪرڻي آهي ته فوج ۽ سياست سان گڏ تجارت کي به اهميت ڏيڻي پوندي. مسٽر انڊريو به اهڙو اشارو ڏئي چڪو آهي ته تجارت کي ٻي انتها وسيع ڪيو وڃي جنهن جي شروعات سنڌ جي ڪڇي مال جي برآمد ۽ تيار مال جي درآمد سان ڪئي وئي آهي. جيڪڏهن هن اجلاس ۾ شريڪ ماڻهن جي طبيعت تي ناگوار نه گذري ته ڪي چرڪائيندڙ حقيقتون کين ٻڌايون وينديون (ٽاڙيون). سنه 1843ع ۾ سنڌ ۾ 121000 پاؤنڊن جي درآمد ٿي، جڏهن ته ساڳئي سال سنڌ مان 1010 پاؤنڊن جيترو ڪڇو مال ٻاهر موڪليو ويو ۽ ڪل ڌرتي لپي 122000 پاؤنڊن جيتري ٿي. سنه 1847ع ۾ درآمد 287000 پاؤنڊن جيتري ۽ برآمد 154000 پاؤنڊن جيتري ٿي ۽ ڪل ڌرتي لپي 441000 پاؤنڊن جي ٿي. سنه 1851ع دوران 489000 پاؤنڊن جيترو مال درآمد ٿيو ۽ 244000 پاؤنڊن جو مال برآمد ٿيو. ڪل ڌرتي لپي 733000 پاؤنڊن جي ٿي. سنه 1854ع ۾ 629000 پاؤنڊن جي درآمد ۽ 604000 پاؤنڊن جي برآمد ٿي ۽ ڪل ڌرتي لپي 1233000 جي ٿي (ٽاڙيون). مٿي ڏنل انگن اکرن مان درآمد برآمد جو روز افزون اضافو نظر ايندو جيڪو سرڪار جي ڪنهن به مدد کان سواءِ آهي. اسان هميشه اها هار پئي

هنئين آهي ته هن صوبي جي آمدنيءَ جي ذريعن کي وڌائڻ واسطي نهنن چوڻيءَ جو زور لاتو ويندو. پر حقيقت اها آهي ته عملي طور هن معاملي ۾ هٿ پير ٿي ڪونه هنيو ويو آهي. اهي انگ اکر اختياري وارن ماڻهن جي اڳيان هئا ۽ اهو سڀني جي اڳيان نيڪ روشن آهي ته جيڪڏهن سنڌ جي آمدنيءَ جي وسيلن کي ترقي ڏيارڻ واسطي سرڪار واهر ڪندي ته هن علائقي جي برآمد تمام گهڻي وڌي سگهي ٿي. مثال طور تجارتي آمدرفت جو هڪ طريقو ڪم ڪري رهيو آهي، جنهن جي سڌاري ۽ واڌاري لاءِ سرڪار به جاکوڙي رهي آهي، جنهن جا نتيجا اهڙا ته بهتر نڪرندا جو سڀني جون ڏندين آڱريون لڳي وينديون. ڪجهه ڏينهن ٿيندا جو ڪراچيءَ مان ناڻي سان لاڳاپيل انگ اکر مليا آهن، جيڪي سال جي باقي مهينن سان واسطو رکن ٿا. اجلاس جي اجازت سان مان انهن مان چند سٽون پڙهڻ چاهيان ٿو. سوڻي مال جنهن ۾ ڪجهه ڇٽيون ۽ سادو ڪپڙو ۽ تيار ڏاڳو آهي، جنهن جي ماليت 294000 پائونڊ ٿيندي ۽ اهو مال گلاسگو ۽ مانچيسٽر ۾ تيار ٿيو آهي. هن سان گڏ 32000 پائونڊن جو اناج به درآمد ڪيو ويو، جنهن ۾ ڪڻڪ ۽ ٻيون جنسون ۽ ڪراچيءَ ۾ رهندڙ فوج جي ضرورتن کي آڏو رکي گهرايون ويون آهن. ڏٺو وڃي ته اهي ساڳيون جنسون مٿين حصي مان به گهرائي سگهجن ٿيون. ايران ۽ بخارا مان ڪچو پٽ گهرايو ويندو آهي. اڪيلي بخارا مان 28000 پائونڊن جي ماليت جيترو اهڙو پٽ گهرايو ويو آهي. اهڙيءَ ريت 28000 پائونڊن جي ماليت جيتري ڪنڊ به ٻاهران گهرائي وئي آهي. هن رستي جي تيار ٿي وڃڻ کان پوءِ ڪنڊ اترين علائقن مان گهرائي سگهبي ۽ اها ٻاهر به موڪلي سگهجي ٿي. 14000 پائونڊن جي ماليت جيترا گهوڙا ۽ پيسارڪو سامان به ٻاهر روانو ڪيو ويو آهي. سنڌ جي فتح جي پهرئين سال 2000 پائونڊن جي ماليت جيترو نير ٻاهر ويو. گذريل سال 42400 پائونڊن جيترو نير برآمد ٿيو آهي. تجارت جي هن اسمن جي پيداوار لاءِ برطانيه سرڪار جي سرمائي جي هڪ پائي به سيڙهائي ڪانه وئي آهي ۽ اها پاڻ هرتي

ايت آهي. پر بنگال ۾ ڏسو ته برطانيه جي موڙيءَ جي ڪيتري نه سڙپ
 ٿي آهي ۽ هن تي جنگ جو ڪوبه اثر ڪونه پيو آهي. سنڌ مان
 66000 پائونڊن جي ماليت جيترو ان ٻاهر موڪليو ويو آهي. پر ڏٺو
 وڃي ته سنڌ کان وٺي ڪشمير تائين سنڌوءَ جي ٻنهي ڪنڌين وارا
 ڪڻڪ اڀائيندڙ علائقا آهن. مسٽر انڊريو جيڪو پنهنجي راءِ جو اظهار
 ڪيو آهي، سو ڪو وڏاءُ ڪونه آهي. جيڪڏهن آمدرفت جون سهوليتون
 پيدا ڪيون ويون ته سنڌ اناج جي ايت جي معاملي ۾ ڊانزڪ
 (Dantzie) سان مقابلو ڪري سگهي ٿي. جيڪا مارڪ لئن کي اناج
 مهيا ڪندي آهي. هاڻي 21000 پائونڊن جي ماليت جيترو شورو به
 سنڌ کان ٻاهر موڪليو ويندو آهي. جيڪو اڳي برآمد ڪيو ئي ڪونه
 ويندو هو. گذريل سال ڪل درآمد برآمد 1095000 پائونڊن جي
 ماليت جيتري ٿي ۽ درآمد، برآمد کان رڳو 20000 پائونڊ وڌيڪ آهي.
 هتي آءُ اوهان جو ڌيان هن حقيقت ڏانهن ڇڪائڻ ٿو چاهيان ته اهو
 سارو ڪاروبار بمبئي وسيلي هلندو آهي. اڳينءَ خط ڪتابت وسيلي هيءَ
 ڄاڻ به ملي آهي ته مانچيسٽر جي ٻن فرمن ڪراچي ۾ اچي پنهنجون
 آفيسون کوليون آهن. جيڪڏهن بمبئي ۾ تجارت ايندڙ خرچ کي
 ڪراچي ۾ تجارت تي ايندڙ (جهازن جو پاڙو ۽ ٻي ڪٺائي ڏيوائڻي جي)
 خرچ سان پيٽائي ڏسيو ته پتو پوندو ته اهو واپار جيڪو هاڻي بمبئي ۾
 فائدي وارو نه رهيو آهي، سو ڪراچي ۾ گهڻي منافع ۾ وارو ٿي ويو آهي.
 جيتري قدر پنجاب جو واسطو آهي ته مان شخصي طور هن علائقي کان
 واقف ڪونه آهيان، پر اهڙن ماڻهن کي ضرور ڄاڻان ٿو، جيڪي اتان
 جي واپو منڊل کان چڱي ريت واقف آهن ۽ سندن چوڻ آهي ته اتي
 انجنيئري قسم جون ڪي ڏکيايون ڪونه آهن. اهڙين ڳالهين کي هن
 حقيقت مان به محسوس ڪري سگهجي ٿو ته ملتان ۽ لاهور جي وچ تي
 آبپاشي سان لاڳاپيل هڪ واھ آهي، جنهن ۾ اڳوڻي آمدرفت شروع
 ڪئي وئي آهي. زمين جي سنوت اهڙي آهي جو ان ۾ پاڻي جي مقدار

وڌائڻ کان سواءِ بنا ڪنهن روڪ رنڊڪ جي اهڙي اڄ وڃ جاري آهي (تازيون). مسٽر ائڊريو جو خيال آهي ته ڪراچي جي بندر کي ضرور ترقي وٺرائي وڃي. هو پنهنجي ويچارن ۾ نهايت ڪرو آهي. هن شريف ماڻهو کين ٻڌايو آهي ته هتان جي اختياري وارن مسٽر واکر جي رپورٽ کي عملي جامو پهراڻڻ لاءِ نهايت ڏاڍو انجنيئر موڪلي ڏنو آهي. هتي مان فقط هن ڳالهه جو وادارو ڪندس ته ڪرنل ٽرنر ۽ ڪئپٽن گرڻ کان به اهڙا خط پهتا آهن، جيڪي مسٽر واکر جي سفارشن سان ساڳياڻپ رکن ٿا. (۲)

مان (ائڊريو) ٻئي هنڌ به ڪٿي اهڙي سفارش ڪري آيو آهيان ته ڪراچي نه رڳو سنڌو ۽ وچ ايشيا جو بندر آهي. پر هن ماڳ جي جاگرافيائي بيهڪ اهڙي مناسب آهي، جو هندستان جو هڪ وڏو شهر به بنجي سگهي ٿو. امڪان آهي ته هي يورپ واسطي هڪ عظيم بندر ۽ انگريز شهنشاهت جو ٻيو نمبر وڏو شهر بڻجي سگهي ٿو. (۳)

هيٺ ڏنل، ڪراچي بندر جي تجارت ۽ 57-1856ع سان لاڳاپيل بيان آهي جيڪو هندستان جي هڪ اخبار تان وٺي پيش ڪيو وڃي ٿو. اسان تي هن صوبي جي ٻاهرئين واپار سان واسطو رکندڙ هڪ بيان جي اختصار ڏيڻ جي مهرباني ڪئي وئي آهي، جيڪو سال 57-1856ع دوران سمنڊ رستي عمل ۾ آيو. مذڪوره عرصي ۾ 14201879 روين جي ماليت جيترو سامان گهرايو ۽ ٻاهر موڪليو ويو. جڏهن گذريل سال 12342537 رپين جي ڌڻي لپي ٿي. اهڙي ريت هن سال 1859342 جو وادارو ٿيو. انگن اکرن مان پتو پوي ٿو ته روانگي مال 1300819 ۽ درآمدي مال 558523 رپين جي ماليت جيترو هو. ٻنهي سالن جي فرق جا تفصيل هيٺ ڏجن ٿا. (۴)

مٿي ڏيکاريل منافعي جي انگن اکرن مان پتو پوي ٿو ته سنڌ سان هلندڙ واپار اطمینان جوڳو آهي. انگريزن جي مفاد جا ڪي به نقطا هي آهن ته سنڌ جي هر ايت جو سنڌو واسطو يورپ يا مارينس هئڻ گهرجي. ريلوي سامان جي سنڌ ۾ درآمد ۽ خاص طور تي هن علائقي

مان ان، ميچ، شوري، پٽ ۽ ترن جي برآمد ۾ گهڻو واڌارو آيو آهي جيڪو ڪاٻي لاءِ يورپ موڪليو ويندو آهي.

خاص طور تي ان جي برآمد ۾ تمام گهڻو اضافو ٿيو آهي، تنهن ڪري واپار جي هن اسر ڏانهن انگلنڊ جي صنعتڪارن جو ڌيان ڇڪايو ويندو. سنه 1847ع تائين هي تجارتي مال تمام ٿورو برآمد ٿيو، جيڪو 18000 پائونڊن جي ماليت جيترو مس هو. پر نون سالن ۾ هن مال جي برآمد ايترو وڌي وئي آهي، جو هر برآمدي تجارتي وڪر کان مقدار ۾ گهڻو آهي ۽ 311000 اسٽرلنگ پائونڊن جي ماليت جيترو ٿي ويو آهي.

هن اهم واپاري وڪر ڏانهن اسان ڪڏهن هلڪو اشارو به ڪونه ڏنو آهي، جيڪو هاڻي برآمدي طور وپرون وپروڌ آهي. اڳتي لاءِ به هن وڪر جي وڌڻ جي پڪ آهي.

هن وقت تائين هي وڪر بمبئي موڪليو ويندو آهي. پر هاڻي هيڊرالڪ پريس وسيلي هن جون ڳنڍڻيون ٻڌيون وينديون، جيڪي هتان کان سڌو انگلنڊ روانيون ڪيون وينديون ۽ بمبئي موڪلڻ جي اجائي خرچ کان بچي پئسو. ان نقطهءَ نگاه کان مناسب جاءِ جي اڏاوت ٿي آهي. جڏهن سارو بندوبست مڪمل ٿي ويندو ته هتان موڪلڻ وارا ۽

London & Lancashire

آهي. هنن مان پهرئين وڪر جي ان سال 376 پائونڊن جيتري برآمد ٿي هئي. پر هاڻي 44000 پائونڊن جي ماليت جيتري برآمد ٿي ٿي. شورو 1847ع تائين ڪراچيءَ جي بازارن ۾ اڻ ڄاتل سڃاتل واپاري وڪر هو. 1847ع ۾ هيءَ وقت فقط 8 پائونڊ ماليت جيتري برآمد ٿي هئي، جيڪا هاڻي 37500 پائونڊن ماليت جيتري برآمد ڪئي وڃي ٿي. ان جي طلب به ڏينهن ڏينهن وڌي رهي آهي.

هن علائقي جي مکيه پيداوار جو نه رڳو مقدار وڌندو رهي ٿو، پر هر سال ڪي نه ڪي نوان وڪر برآمد جي فهرست ۾ داخل ٿيندا نظر

ايندا جهڙوڪ نوشادر، ڪنگڻ ڪار، السي، پٽ، ڪنڊ، چرپي ۽ اڀليٽ (Oopelate) ۽ اهي ولايت جي مارڪيٽ ۾ نت وڌي رهيا آهن. انگريزن کي ٿيندڙ منافعي مان ائين نظر ايندو ته پٽ کي برآمد ۾ مال ۾ وڌي اهميت آهي. اڳئين سال هي وڪر 32000 پائونڊن جي ماليت جيترو برآمد ڪيو ويو. جڏهن ته مٿين سال اهو فقط 376 پائونڊن جي ماليت جيترو برآمد ڪيو ويو هو. هيءَ واپاري وٽ بخارا کان پنجاب وسيلي ڪلڪتي ڏانهن وڃڻ بدران ڪراچيءَ پهچندي آهي ته اها اڳي ڪلڪتي کان ولايت رواني ڪئي ويندي هئي. يقين آهي ته هن کان پوءِ هي ساڳيو وڪر فقط ڪراچيءَ وسيلي ٻاهر موڪليو ويندو.

ڏٺو ويندو ته نير جي برآمد ۾ ڪجهه منڊي آئي آهي. اها گهٽتائي ان ڪري ٿي آهي جو انگريز - ايران ناتا جهڳڙن جي ور چڙهي ويا آهن ۽ هن وڪر جو وڏو ڀاڱو هن ملڪ ڏانهن موڪليو ويندو هو. هن علائقي جي نير جي جنس اهڙي آهي جو يورپ موڪلي ڪانه ٿي سگهجي. اتر سنڌ، ملتان جي اوسي پاسي واري علائقي ۽ بهاولپور جي زمين ۽اَ بهوا جي خاصيت اهڙي آهي جو اهي علائقا هن قيمتي وڪر جي پيداوار لاءِ ڏاڍا مناسب معلوم ٿين ٿا. امڪان آهي ته برطانيه سرڪار جي سهڪار سان انگلنڊ جا صنعتڪار هن پيداوار ۾ پنهنجي پئسي جي ڪجهه سيڙپ ڪن. جيڪڏهن ائين ڪيو ويو ته هنن علائقن جو پيدا ٿيندڙ نير انگريزي مارڪيٽن ۾ بنگال جي نير سان مقابلو ڪري سگهي ٿو جيڪو اڳهه جي نقطهءَ نگاه کان وڌيڪ سهانگو به هوندو.

ٻاهر ويندڙ مال جي پنوتريءَ ۾ ڪجهه نظر ڪانه ايندي جيڪا گهڻي ڏڪندي ڳالهه آهي. هن وڪر جو ڏيهي طور استعمال گهڻو ڪٿي گهٽجي به ويو آهي پر ان هوندي هن جي اپت ايتري ته گهٽجي وئي آهي جو هن علائقي جي پنهنجي گهرج جو پوراڻو به ڪري ڪانه ٿي سگهي تنهن ڪري ٻاهران گهرائي ٿي وڃي. پر ان جي درآمد ٿوري ٿيندي آهي تنهن ڪري اهڙو تفصيل ڏيڻ ضروري ڪونه آهي. هي علائقو پنهنجي

طلب پوري ڪري چونه ٿو سگهي تنهن جي جاچ پڙتال ڪرڻ نهايت ضروري آهي. هن ڪتاب جي پڙهندڙن مان جيڪڏهن ڪوبه اهڙي گهٽتائي جي ڪارڻن کان واقف آهي ۽ اهڙو اطلاع واسطيدار اختيارين کي ڏيندو ته ان جي آڃيان ڪئي ويندي. اها اچرج جهڙي ڳالهه آهي جو هيءُ علائقو ڪپهه جي اپت ۾ پاڻ ڀرو نه هجي. ڇاڪاڻ ته هر ڪنهن کي خبر آهي ته سنڌوءَ جو چوڙ وارو علائقو هن قسم جي پيداوار ۾ گهڻو مشهور رهيو آهي. معلوم ٿئي ٿو ته وئڻن جي پوکي ڪندڙ هاري ڪنگال ٿي ويو آهي يا وري زميندار ان پوکيءَ ڏانهن ڌيان ڪونه ٿا ڏين يا وري علائقي جا عملدار لاپرواهه ٿي ويا آهن. (۵)

سنڌ جي ڏيساوري واپار ۱۸۴۷ع کان وٺي ڪيتري ترقي ڪئي آهي، تنهن جي معلومات ۱۸۵۶ع واري برآمدي تجارتي مال جي ماليت ۽ ۱۸۴۷ع جي برآمدي تجارتي مال جي ماليت جي پستوار ڇنڊڇاڻ مان سولائيءَ سان حاصل ڪري سگهجي ٿي. ان دور ۾ هن بندر جي ڪراچي وسيلي جيڪا تجارتي ترقي ٿي آهي، تنهن مان واپاري ۽ ٻين دلچسپي رکندڙ ڌرين کي چڱي ريت پتو پئجي ويندو ته سنڌ جي تجارت جو مستقبل ڪيڏو نه روشن آهي. پنجاب حڪومت جي سيڪريٽري مسٽر ٽيمپل جو خيال آهي ته ڪلڪتي کان پوءِ ڪراچي بندر وسيلي ٿيندڙ سنڌ جي تجارت ٻئي نمبر تي آهي.

درآمد	1847-48	1856-57
گهوڙا	205800 رپيا	431850 رپيا
نير	28250 رپيا	354655 رپيا
مڇڻ	3766 رپيا	440552 رپيا
ٻيا رنگ ۽ پيار	103234 رپيا	130949 رپيا
ڪڻڪ	19439 رپيا	10672 رپيا
ٻيا اناج	43071 رپيا	157337 رپيا
گيهه	7268 رپيا	156107 رپيا
شورو	79 رپيا	375472 رپيا

تر (جهنگلي)	----	837621 رپيا
سرهن	----	316000 رپيا
بيا تيلي بچ	22383 رپيا	91606 رپيا
تيار ۽ ڪچو پٽ	537 رپيا	320174 رپيا
آن	181598 رپيا	3115908 رپيا
قيمتي سامان ۽ خزانو	773719 رپيا	98816 رپيا
متفرق سامان	98163 رپيا	505057 رپيا
ڪل جوڙ	154730 رپيا	734522 رپيا

هن صوبي جي تجاوت ۾ ايترو گهڻو اضافو برطانيه سرڪار جي سهڪار کان سواءِ ٿيو آهي ڇاڪاڻ ته هن حڪومت تجارت جي ترقيءَ جي نقطهءِ نگاهه کان ڪي رستا وغيره تعمير ڪونه ڪرايا آهن. جڏهن هن صوبي ۽ پنجاب جي وچ ۾ ريل ۽ آگبوتن وسيلي تجارتي ڳانڍاپو پيدا ٿيو ۽ جيڪڏهن ڳوٺن کي پاڻ ۾ ملائي ڪين هڪ شاهي رستي سان ملايو ويو ته پوءِ تجارتي مقدار 1847ع ۾ ڪيترا ڀيرا وڌي ويندو. (٦)

هتي مسٽر ڊيلزي جي رپورٽ جو ڪجهه حصو ڏجي ٿو. سندس سارو بيان ضميمي ۾ ڏسي سگهجي ٿو. سندس بيان ڪجهه هن ريت آهي:-

”سنڌ ۾ ريل ۽ آگبوتن جي آمدرفت واسطي انگريزي موٽري جي سيٽپ ٿي رهي آهي. هتي سنه 57-1856 لاءِ سنڌ جي ڏيساوري واپار بابت ڊپٽي ڪليڪٽر ڪسٽر جي رپورٽ جو خلاصو پيش ڪجي ٿو. سرڪاري سال 57-1856 دوران ٿيل سنڌ جي ڏيساوري واپار جا انگ اکر اڳين سالن کان، اضافي ڪري، وڌيڪ نمايان آهن. جنهن مان پتو پوي ٿو ته هي واپار ڏينهنئون ڏينهن وڌندو رهي ٿو. سرڪاري سامان ۽ مال جي درآمد ۽ برآمد کان سواءِ هن سال 1.4201879 رپين جي ماليت جيترو تجارتي سامان ٻاهر موڪليو ويو. جڏهن ته اڳئين سال

12342537 روين جيترو مال روانو ڪيو ويو هو. هنن انگن اکرن مان معلوم ٿيندو ته هن سال 1859342 روين جي تجارتي مال جو واڌارو ٿيو آهي، جيڪو 15% آهي جنهنجو تفصيل هيٺين ريت آهي.

درآمد

6647169 واپاري وڪر

209488 خزانو (Treasure)

6856657 ڪل

6298134 اڳئين سال جي درآمد

5.58.532 واڌارو جيڪو 9% ٿئي ٿو.

برآمد

7346406 واپاري وڪر

98816 خزانو

7445222 ڪل

6044403 اڳئين سال جي برآمد

140819 واڌارو جيڪو 22% ٿئي ٿو.

گذريل پنجن سالن کان وٺي سال 1856-57 تائين برآمدي تجارتي مال ۾ 1379229 روين جي ماليت جيترو تجارتي سامان ٻاهر موڪليو ويو. انگن اکرن سبب اهو 88% آهي، جيڪو سراسري طور 52% وڃي بيهي ٿو. اڳين سالن جي جدولن ۾ نظر ايندڙ تجارتي نتيجن مان پتو پوي ٿو ته اهڙي ڌرتي لپتي اطمينان بخش رهي آهي. عام طور تي اهو سمجهيو ويندو آهي ته اڳئين سال 1855-56 جي تجارت جنگ هوندي به تمام گهڻو وڌي آهي ۽ اڳئين سال جي ڀيٽ ۾ 74% جو اضافو ٿيو آهي. رپورٽ جو وڌيڪ بيان هن ريت آهي:

هندستان ۾ حالتون اهڙيون سازگار آهن جو ڪيترين رندڪن هوندي به تجارت ڏينهنئون ڏينهن وڌندي رهي ٿي. انهن رندڪن مان هڪ طبعي ۽ ٻي اخلاقي آهي. پر پوءِ به طلب جي واڌاري ۽ قيمتن ۾

چاڙھ هوندي به ڪن ڪاپي جي شين جي برآمد ۾ اچرج جهڙو
 اضافو ٿيو آهي. سنڌ ۾ به دور رهيا آهن، جن جون حالتون
 بلڪل مختلف رهيون آهن. پر پوءِ به هن علائقي جي برآمدي
 واپار کي هڪ نمايان حيثيت رهي آهي، جنهن مان مٿين
 حقيقت جو پتو پوي ٿو. سال 53-1851 دوران انگلنڊ جي
 مارڪيٽ ۾ ايڏي طلب نه هوندي به سال 52-1851 دوران
 سنڌ مان تجارتي مال جي برآمد، 2441228 روپيا رهي جيڪا
 53-1852 ۾ وڌي 3763376 ٿي ۽ ان حساب سان 54%
 وڌاڻو ٿيو. هڪ سال اندر جيڪو اچرج جهڙو تجارتي اضافو
 ٿيو آهي. تنهن جو هڪ ڪارڻ اهو به آهي تجارتي آمدرفت جي
 پاڙي ۾ گهٽتائيءَ جو اعلان به آهي ۽ انهيءَ طريقي سان
 واپارين جي همت افزائي ٿي ۽ پنهنجو مال سولائيءَ سان
 ڪراچي پهچائي ان جي بدلي برطانيه جو تيار ٿيل مال ورتائون.
 هن علائقي ۾ ڪاپي جي شين ۾ اگهه جي چاڙھ ڪري افغان
 واپارين به فائدي حاصل ڪرڻ جي گهڻي ڪوشش ڪئي ۽ کين
 متوقع مارڪيٽن ۾ برطانيه جي تيار مال بدلي ڪو خاص در
 گهريو منافعو ڪونه ٿيو. هنن ڪراچيءَ ۾ مال بدلي مال ڏيڻ
 پئي چاهيو، پر انهن کي مجبور ڪيو ويو ته هو پنهنجو مال
 بمبئي کڻي وڃي وڪرو ڪن. اهڙيءَ ريت وڌيڪ سفر ڪري
 مال تي وڌيڪ لاڳت اچي وئي ۽ منافعو گهڻو گهٽجي ويو.

رپورٽ ۾ نهايت اهم نڪتو هي به آهي ته سنڌ جي تجارتي
 آمدرفت ۾ تمام گهڻين مشڪلاتن هوندي به سنڌ جي فتح
 واري سال کان وٺي 56-1855 تائين واپاري ڏيتي لپتيءَ ۾

575% اضافو ٿيو آهي. جڏهن ته بمبئي واري علائقي ۾ آمدرفت جي سهوليتن ۽ علائقي جي سڌريل حالتن هوندي به ساڳي عرصي دوران فقط 33% واڌارو آيو آهي جنهن ۾ سنڌ جي وڌيل ڏيڻي لڀي جي شرح به شامل آهي. (۷)

باب پنجون

سنڌ ريلوي

فوري يا ٿرٽ مقصد ايست انڊيا ڪمپني سان لاڳاپو پيدا ڪرڻ، ريل ويڙهي کان پوءِ منافعي جو اندازو، مقامي اختياري وارن جا هن بابت رايو، عام ماڻهو جو فائدو، آمدرفت مان متوقع فائدو، بولان لڪ ۽ ڊيسا ڏانهن ويندڙ ريلوي جون چاڙهون.

سنڌ ريلوي ڪمپني سنه 1855ع ۾ قائم ڪئي وئي هئي. سندس مقصد اهو هو ته ريلوي کي سنڌ ۾ متعارف ڪرائجي. ريل جو پهريون حصو ڪراچي بندر کان سنڌوءَ جي ان ٽاڪ تائين تعمير ڪيو ويو، جتان اهو درياھ جهاز رانيءَ جي وڌيڪ لائق هو ۽ اهو ماڳ حيدرآباد جي اوسي پاسي هو.

ريل جو اهو حصو هڪ سو ڏهه ميل ڊگهو هو. ريل جي هن ٽڪري جي اڏاوت ڪري سنڌوءَ رستي هلندڙ آمدرفت ڪراچي بندر سان ڳنڍجي وئي هئي. هي درياھ انگريز سلطنت جي اترين ۽ الهندن علائقن جي واپاري شهر رڳ آهي. مذڪوره علائقن ۾ هي وهڪرو چوڙ واري ڏکڻي علائقي جي ڀيٽ ۾ جهاز راني لاءِ گهڻو آسان آهي.

ريل جي هن پٽڙي وچائڻ ڪري گهڻا تجارتي ۽ سياسي فائدا ٿيندا. اهڙو يقين عزت ماب ايست انڊيا ڪمپني جي انجنيئر ۽ سنڌ جي ڪمشنر جي وچ ۾ ٿيل خط و ڪتابت مان به ٿئي ٿو جيڪي ريل جي پٽڙي وچائڻ جي سروي لاءِ سنڌ ۾ آيا هئا.

عزت ماب ايست انڊيا ڪمپنيءَ ۽ سنڌ ريلوي ڪمپني جي وچ ۾ سنه 1855ع ۾ هڪ معاهدي تي صحيحون ٿيون هيون. ان ٺاهه هيٺ ايست انڊيا ڪمپني 5% جي ٿوري وياج جي حساب سان سنڌ

ريلوي ڪمپنيءَ کي سرمايو فراهم ڪيو هو ۽ ريلوي پٽڙي ۾ ڪم ايندڙ زمين 99 سالن لاءِ ڪيس مفت ليز تي ڏني هئي. ريلوي آمد رفت جي شروع ٿيڻ کان پوءِ وياج کان وڌيڪ جيڪو منافع ٿيندو، تنهن جو اڌ حصيدارن ۽ اڌ ايسٽ انڊيا ڪمپني کي ملندو ۽ ان اڌ منفعي ۾ ايسٽ انڊيا ڪمپني کي ڏنل موڙي وارو حساب لاهيندي ويندي. جڏهن سارو حساب ڪتاب چڪتو ٿي ويندو ته سارو منافعو حصيدارن ۾ هڪ جيترو ورهايو ويندو. ان کان پوءِ ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ کي ريل جي انتظام سڀالڻ ۽ پاڙن جي اگهن مقرر ڪرڻ جو هر ڪو حق حاصل هوندو. ايسٽ انڊيا ڪمپني کي اهو حق به حاصل هو ته جڏهن منفعي جي شرح 10% کان وڌي وڃي ته پاڙي ڪرائي جي اگهن ۾ لات به آڻي سگهي پئي. ان کي پاڙي ۾ ايتري لات ڪرڻ جو حق حاصل ڪو نه هو جو منافعو 10% کان هيٺ ٿي وڃي. ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ کي اهو پڻ اختيار هو ته ريلوي آمدرفت جي شروع ٿيڻ کان 25 يا 50 سال گذرڻ کان پوءِ ايندڙ ٽن سالن لاءِ ريلوي آمدرفت جو قبضو پاڻ وٽ رکي. جڏهن ته ريلوي ڪمپنيءَ کي اهو اختيار حاصل هو، ريلوي آمدرفت شروع ٿيڻ کان ٽي مهينا پوءِ ڪنهن وقت به ريلوي هٿ ڪري سگهي پئي. پر ائين ڪرڻ کان اڳ ڪيس ايسٽ انڊيا ڪمپني کي ڇهن مهينن جو اڳواٽ نوٽيس ڏيڻو پوندو ۽ جيڪا موڙي هنن خرچ ڪئي سا ادا ڪرڻي پوندي.

پڪ نه ڏيارڻ جي باوجود به سنڌ جي آمدني جي وسيلن کان خبردار ماڻهن جو خيال آهي ته هن ڪم ۾ پئسي جي سيڙپ تمام گهڻي منافع بخش ٿيندي، جنهن جا مکيه سبب هي آهن:

- (۱) هي ريل پٽڙي انهيءَ علائقي مان ٺهي رهي آهي جيڪو لڳاتار هڪ ميداني خطو آهي ۽ اهو ريل پٽڙي وڃائڻ جي بلڪل پيٽ تي آهي.
- (۲) هن ريل پٽڙي جي ڊيگهه مناسب آهي. سندس ٻنهي ڇيڙن وٽ به وڏا شهر آهن. هينون ڇيڙو ڪراچيءَ وٽ اچي کٽي ٿو، جيڪو هڪ وسيع علائقي جو سامونڊي بندر آهي ۽ موجوده حڪومت جي

گادي جو غنڌ به آهي. هن جو ٻيو چيڙو حيدرآباد شهر وٽ ختم ٿئي ٿو جيڪو اڳئين دور جي راجڌاني هو ۽ اندرئين علائقي جو نهايت اهم واپاري مرڪز آهي. ريل جي هيءَ پٽڙي ريلوي آمدرفت جي نقطه نظر کان نهايت اهم آهي. اها آمدرفت جي هڪ اهڙي شڪل آهي جيڪا سنڌ کان ٻاهر وارن علائقن سان ڳنڍيل آهي ۽ اها سنڌو جي مائٽري ۽ هن وهڪري جي ڀرتي ڪندڙ شاخن سان تعلق رکي ٿي.

(۲) تجارتي مال تي حقيقي ادائگيءَ جو انگ به موجود آهي ۽ تجارتي آمدرفت سارو سال جاري آهي. ڪراچيءَ جي اڳئين ڊپٽي ڪليڪٽر ڪسٽمر جو خيال آهي ته اها موجوده ادائگيءَ کان ٻيڻ تي وڌي ويندي. مسافر آمدرفت ۾ ڏهوڻ تي واڌارو ٿيندو.

هن ريل پٽڙيءَ جي ابتدائي چاچ پڙتال بامبي انجنيئرس جي هڪ سائنٽفڪ سوچ رکندڙ سڃاڻ مائهو ليفٽيننٽ چئپمن ڪئي هئي جنهن ڪمپنيءَ کي ٻڌايو هو ته هو متاچري جي لاهين چاڙهين مان به سولائيءَ سان ريل جي پٽڙي وڃائي سگهندو، جنهن تي لاڳت به مناسب ايندي. تن ڏينهن سنڌ جو سپرنٽينڊنگ انجنيئر ڪرنل ٽرنر، ڪمشنر مسٽر فريئر ۽ بمبئي جو گورنر لارڊ ايلفن اسٽون هو. انهن سڀني جي مرضي هئي ته هيءَ پٽڙي اڄ نه، سڀاڻي ٻيو ڏينهن نه ٿئي. هن ريل پٽيءَ جي اڏاوت جو ڪم هاڻي سنڌ ريلوي ڪمپني جي انجنيئرن جي هٿ هيٺ آهي. ٽيهن ميلن ۾ وڃائڻ جيترو ريلوي سامان ڪراچيءَ ۾ پيو آهي. وڌيڪ سامان جهازن ۾ لڌجي رهيو آهي. نيڪيداري مرحلو ميسرس بري ائيدليڊس سان گذريل ڊسمبر ۾ طئي ٿي چڪو آهي. ريلوي جي آمدرفت ذريعي سرڪار ۽ عوام کي ڪيتري سهوليت ۽ فائدو ٿيندو تنهن جو بيان هيٺ ڏجي ٿو:

(۱) ڪراچيءَ کان سنڌوءَ جي خاص ٽاڪ حيدرآباد تائين ريلوي تعمير ٿيڻ سان پهريون فائدو اهو ٿيندو ته پنجاب ۽ ڀرپاسي وارن علائقن تائين فوجون سولائيءَ سان موڪلي سگهبيون.

(۲) مٿي فوجي ۽ غير فوجي سامان موڪلڻ ڪري حڪومت گهڻي

ڏجي ۽ خرچ کان بچي پوندي.

(۳) چوڙ واري علائقي مان ڏکي جهاز رانيءَ کان پاسو ڪندي آڱوٽن وسيلي پاڻي واري آمدرفت ذريعي گهڻا سڌارا ڪري سگهجن ٿا، جنهن ۾ صوبي جو گهڻو ناڻو خرچ ڪونه ٿيندو.

(۴) حڪومت پاڙن ڪراين تي تمام گهڻو پئسو خرچ ڪندي آهي جيڪو آڱوٽن يا ٻيڙين کي ادا ڪيو ويندو آهي، تنهن ڳاڻي ڀڳي خرچ کان بچي پوندي. مٿين قسم جي آمدرفت ۾ تجارتي مال جو به گهڻو نقصان ٿيندو آهي، تنهن کان به بچي پئسو، جيڪا پنهنجي ليکي هڪ اهم ڳالهه آهي.

(۵) هن سان تجارت سان لاڳاپيل ڪيئي وسيلو نڪري پوندا جيڪي هاڻي نظر ئي ڪونه ٿا اچن.

سند ۾ ريلوي اڏجڻ ڪري ساري سنڌو ماڻهيءَ ۾ تجارت کي وڌي هڻي ملندي. پاڻيءَ واري موجوده تجارتي آمدرفت ۾ حادثن ۽ ٻين ڳالهين ڪري تمام گهڻو نقصان ٿيندو رهندو آهي. هن کان سواءِ سنڌوءَ جي چوڙ واري علائقي ۾ سوڙهن ۽ تانگهن ڦاٽن مان هاڪارڻ سان تمام گهڻا حادثا ٿيندا آهن. هيٺينءَ سنڌ جي ڪليڪٽر ميجر پريڊي جو بيان آهي ته: ”جيڪڏهن ڇهن ٻيڙين جي هڪ قطار هڪ يا ٻن ٻيڙين جو نقصان ٿيندو آهي ته سمجهبو آهي ته ڪجهه به ڪونه ٿيو آهي ۽ اهو سفر سڻائو ليکبو آهي.“

ڪراچيءَ ۽ سکر جي وچ تي ٻيڙين وسيلي موڪليل وزن هيٺ بيان ڪجي ٿو:

1851-52	1284920	مٺ	45890	ٽن
1852-53	1565120	مٺ	55500	ٽن
1853-54	1624740	مٺ	58026	ٽن
1854-55	1681720	مٺ	60060	ٽن

سکر کان هيٺ ڪنهن به اسٽيشن وٽ ٻيڙين جو تعداد سکر کان مٿان واري اهڙي ماڳ کان گهڻو آهي. حيدرآباد ۽ ڪوٽڙيءَ وٽان

باربردار آگبوٽن جو تعداد 170 في سال آهي جن تي لڏيل سامان جو وزن 1190000 مڻ يا 42500 تن هوندو آهي.

سال	ڪل خرچ	ڪٽ ست کانپوءِ
1852-53 (تجرباتي طور)	50273 رپيا	43291 رپيا
1853-54	59865 رپيا	49277 رپيا
1854-55	67981 رپيا	60554 رپيا

ڪراچيءَ کان اٺن جي قافلن وسيلي روانگي سامان جي وزن بابت ڄاڻ اڻ پوري آهي. جيڪڏهن سنڌوءَ وسيلي موڪليل سامان جو اڌ بڌجي ته اهو 112000 مڻ يا 4000 تن ٿي سگهي ٿو. پوسٽ آفيسن تي ايندڙ خرچ تمام گهڻو آهي.

هندستان جي حڪومت ڏانهن تازو هاڻي اهڙا حڪم جاري ڪيا ويا آهن ته پنجاب يا جن جي اوسي پاسي وارن علائقن ڏانهن ويندڙ سامان بمبئي کان روانو ڪيو وڃي جيڪو اڳي ڪلڪتي معرفت گنگا ماٿري وسيلي وڃي منزل مقصود تي رسندو هو. تنهن ڪري هن پاسي کان تمام گهڻي آمدرفت شروع ٿيندي ۽ اهو مال هن ريل وسيلي مٽي ويندو جيڪو ڪمپنيءَ جي وڏي فائدي جو سبب بڻبو. مٽي بيان ڪيل انگ اکر به وڃڻا آهن. جيڪي ٽن جي حساب سان رقم جو حساب ڪري ٻڌايا ويا آهن ۽ اهو سامان به ريلوي وسيلي موڪليو ويندو.

پهرين ڳالهه ته ريلوي ڪمپنيءَ جي منظور موڙي 500000 پائونڊ آهي. ڊسمبر 1857ع ۾ ڪمپني پنهنجي موڙي کي وڌائي ٻيڻي ڪرڻ جي موڪل ملي آهي. شرط شروطن هي ساڳيا پراڻا بحال رکيا ويا آهن. مقامي اختياري وارن هن ٻن وڌيڪ لائين وڇائڻ جي گذارش ڪئي آهي، جن مان هڪ سکر کان شڪارپور ۽ جيڪب آباد کان ٿيندي بولان لڪ جي منهن واري ماڳ ڍاڍر تائين وڃي پهچندي ۽ ٻي حيدرآباد کان ڏکڻ اهل وڃي عمرڪوٽ کان لنگهي ڊيسا پهچندي. هن ريل پٽڙيءَ ڪري ڪراچي ۽ بمبئي جي وچ ۾ هڪ سئون سڌو لاڳاپو پيدا ٿي پوندو، جيڪا بمبئي پٽڙوڊا کان ڊيسا واري ريل سان

ڳنڍجي ويندي.

سند جي ڪمشنر مسٽر ٻارٽل فريئر، هنن ريلوي لائين جي ناتي سان بمبئي جي گورنر ڏانهن ۲۱ جولاءِ تي هڪ خط روانو ڪيو هو، جنهن ۾ هن لکيو هو ته، ”نظر اچي ٿو ته ريل جون اهي ٻئي لائينون نه رڳو تجارت جي نقطئه نگاه کان اهم آهن، پر فوجي ۽ سياسي مقصد کان به کين مٿاهون مقام حاصل آهي. سکر کان شڪارپور جيڪب آباد ۽ بولان لڪ واري ريل پٽڙي بابت به اهڙو بحث ڪرڻ اجايو آهي. جنرل جيڪب به هن ڳالهه تي گهڻو زور ڏنو آهي ته سنڌو ۽ بولان لڪ وارن علائقن ۾ هڪ لاڳاپو موجود هجڻ گهرجي، جنهن وسيلي مٿي بيان ڪيل ماڳن تائين بنا دير پهچي سگهجي. علائقو سئون سڌو آهي ڪاٿي به هيٺ مٿاهين ڏسڻ ۾ ڪانه ايندي. ننڍن وڏن واهن تي پليون جوڙيون ويون آهن. رستا به ايڏا سڌا آهن، جو ڏهن ويهن ميلن ۾ وڪڙ ته ٺهيو پر هلڪو ڦيرو به نظر ڪونه ايندو. جيڪي علائقا درياهي چاڙه ڪري ٻڏي ويندا هئا، تن کي بند ٻڏي محفوظ ڪيو ويو آهي.“ ان ساڳئي خط ۾ ڊيسا واري ريلوي لائين بابت هن، گورنر ڏانهن وري هيئن لکيو آهي، ”هيءَ ريلوي لائين جيڪا سنڌ گزرات ۽ راجپوتانا کي پاڻ ۾ ڳنڍي ٿي، سا ڪا معمولي ڪانه آهي. انگريزي شهنشاهت تمام وسيع آهي ۽ فقط هڪ ريلوي لائين تي مدار رکندڙ مواصلات تي ڀروسو ڪرڻ نهايت خطرناڪ آهي. اتر ۾ رهندڙ انگريزي فوجن کي ڪمڪ پهچائڻ جي ضرورت کي ڏاڍيءَ شدت سان محسوس ڪيو ويو آهي. خشڪيءَ جي مناسب رستن جي ان موجودگيءَ ڪري هاڻي جيڪا ڊيسا ڏانهن فوجي ڪمڪ رواني ڪئي وئي آهي، شڪ آهي ته اها اتي پهتي به لائي نه.“

باب ۴هون

انڊس اسٽيمر فلوٽيلا

سنڌو ۽ ان سان هلندڙ تجارتي آمدرفت. پيڙيون ۽ آگيون. ريلوي ۽ آگيون جي آمدرفت ۾ لاڳاپو. ان بابت مقامي اختياري وارن جو اظهارِ خيال. سرڪاري لکپڙ. ڪميشن جي مقرري. پنجاب جي رپورٽ. درياه وسيلي جهاز رالي.

ڪوٽڙي حيدرآباد جو درياهي بندر آهي جيڪو سنڌ ريلوي جو اتريون ٽرمينس آهي. ڪراچيءَ کان ريل هلي هتي اچي ڏنگ ڪندي آهي. هتان کان ملتان تائين 570 ميلن جو پنڌ آهي. جنهن لاءِ مستقل طور تي آگيون جي آمدرفت جاري آهي. سنڌوءَ جي هن پاڻي کان ٻاهر وڃي چوڙ واري علائقي جي سوڙهن قاتن مان هاڪاري ڪراچي واري جوءَ جي اوسي پاسي آمدرفت قائم ڪري ڪونه سگهندا. جيڪڏهن فوج سان لاڳاپيل ساز سامان ڪراچي بندر تي لهندو ته ريل وسيلي ڪٿي ان کي اچي ڪوٽڙيءَ پهچائبو. انڊس فلوٽيلا جي نگران عملدار جو چوڻ آهي ته هن طريقي سان حڪومت جو الاهي ناڻو بچي پوندو. ان کان پوءِ ڪوٽڙي کان ملتان تائين اندرون ملڪ لاءِ سگهارن آگيون جي آمدرفت جاري آهي.

موجوده دور ۾ ڪافي فوجي سامان ڪراچيءَ ۾ لٿو پيو آهي جيڪو هتان جي بيمار ڏيهي پيڙين ۾ ڪڍي ملتان موڪليو ويندو ۽ اهو ماڳ ڪراچي کان 800 ميل وٽيرڪو آهي. هن سامان کي اتي پهچڻ ۾ پورا پنج مهينا لڳي ويندا. سال 1855ع دوران اهڙو سامان پيڙين وسيلي ڪٿايو ويو هو، جنهن تي حڪومت جو 150,000 پائونڊ خرچ آيو هو. ريل رستي اهو هڪ ڏينهن اندر ڪراچي کان ڪوٽڙي پهچي ويندو. اتان کان وري آگيون ساڳيو سامان ڪٿي هفتي کن جي ٿوري عرصي ۾ وڃي پنجاب پهچائيندا.

1846ع دوران مون حڪومت کي بنگال ۾ ريلوي شروع ڪرڻ ان کي درياهي آمدرفت سان ڳنڍڻ جي صلاح ڏني هئي. انهيءَ طريقي پراڻي سفر واري نموني کي ختم ڪرڻ کان سواءِ سفر ڪرڻ جو هڪ نئون

طريقو متعارف ڪرائڻو هو. جهڙي طريقي سان گنگا درياه سان آمدرفت جو نئون سلسلو جاري ڪيو ويو آهي. آمدرفت جو اهو ساڳيو سلسلو سنڌوءَ جي وهڪري سان به شروع ڪيو وڃي.

مون هميشه هن ڳالهه تي ويچارڻو آهي ته هندستان اندر ريل واري آمدرفت کي درياهي آمدرفت سان ڳنڍيو وڃي. هن ڳالهه تي به سوچيو آهي ته جتي درياه ۾ پيڙن وسيلي آمدرفت ٿي نه سگهي ته درياه ۾ موجود اهڙيون اوڻايون دور ڪيون وڃن. جتي وري درياهي وهڪرا آڳوٺن جي آمدرفت جهڙا آهن ته اتي سڌريل ساخت جا آڳوٺ هلايا وڃن. جتي اهڙا وهڪرا آڳوٺن هلائڻ جهڙا ڪونه آهن، اتي ڏيهي قسم جون پيڙيون ڪتب آنديون وڃن ۽ انهن کي ريلوي آمدرفت سان ڳنڍيو وڃي. ڇاڪاڻ ته جتي آمدرفت تمام گهڻي آهي ۽ وهڪرا پيڙين يا آڳوٺن جي آمدرفت لاءِ مناسب ڪونه آهن يا علائقو سئون سڌو آهي منجهس ڪي طبعي روڪون ڪونه آهن، ته اتي ريلوي آمدرفت وڌيڪ بهتر ٿيندي.

منهنجو خيال آهي ته بنگال ۾ به هوريان هوريان ريل جي آمدرفت کي روشناس ڪرايو وڃي، جتي جهاز رانيءَ لائق درياهي وهڪرا نظر ايندا. آمدرفت به تمام گهڻي آهي. اهڙي آمدرفت ريلوي بدران درياهي وهڪرن وسيلي عمل ۾ ايندي آهي. جيڪڏهن وڏو فائدو نظر آيو ته ائين به ڪري سگهجي ٿو. ڇاڪاڻ ته جيڪڏهن رفتار کي نظر انداز ڪجي ته هي آمدرفت وڌيڪ سستي ۽ محفوظ به آهي. مثال طور راجمحل پاسي وارو جيڪڏهن 180 ميل ريل رستو تيار ڪيو ويو آهي ته اهو سندر بند واري 528 ميل ڊگهي ۽ خطرناڪ جهاز راني دوران اٺن مهينن لاءِ ڪم اچي سگهي ٿو. ان کان سواءِ گنگا جا هوگليءَ ۾ وهندڙ نوديا وارا ڦاٽ باقي چئن مهينن لاءِ غير يقيني پاڻيءَ واري آمدرفت لاءِ ڏکيا هوندا آهن. ان موسم دوران اهو 180 ميل ڊگهو ريل رستو ڪم اچي سگهندو.

هاڻي اسان گنگا کان ڦري سنڌوءَ ۽ ان جي ڀرتي ڪندڙ شاخن

دانھن اچون ٿا. مان حيدرآباد کي راجمحل ۽ ملتان کي الهه آباد جي ماڳن تي سمجھي اهڙي ساڳي سڌريل آمدرفت جي سوچي سمجھي سفارش ڪريان ٿو، جنهن تحت ڪراچي کان حيدرآباد تائين ريل جي پٽڙي وڃائي ويندي. ان ڪري چوڙ واري علائقي جي ڏنگن ڦڏن ڦاٽن وسيلي درياھي آمدرفت مان به چند ڇتي پوندي، جيڪا سفر ۾ گھڻي دير لڳائي ڇڏيندي آھي. ريل وسيلي درياھ جي ان ٽاڪوٽ پھچي ويڃو جتان ملتان تائين پورا 570 ميل آگبوتن وسيلي درياھي آمدرفت ٻارھن ئي مھينا جاري آھي.

ڏسڻ ۾ ائين آيو آھي ته سرڪار طرفان سنڌو ۽ ھلندڙ آگبوتن جو پاڙو مختلف ماڻھن لاءِ ۽ مختلف موقعن تي ھڪ جھڙو ڪونه رھيو آھي، تنھن ڪري شڪ شبھن پيدا ٿيڻ جو امڪان گھڻو ھوندو آھي. اهڙا شڪ شبھا دور ڪرڻ لاءِ مناسب انگ اکر ھيٺ ڏجن ٿا.

سال 53-1852 دوران ڪل رقم 50.291 رپيا ٿي

سال 54-1853 دوران ڪل رقم 59.869 رپيا ٿي

سال 55-1854 دوران ڪل رقم 67.891 رپيا ٿي

ساڳي عرصي دوران ڪٽ ست کان پوءِ صافي رقم:

پهرين 43.291

ٻي 49.267

ٽين 60.554

مٿي ڏنل انگ اکر اطمينان بخش آهن ۽ اهي شڪ شبھا دور ڪرڻ ۾ مدد ڏين ٿا، جيڪي حڪومت طرفان شروع ڪرايل درياھي آمدرفت ۾ موجود سمجھيا ويندا هئا.

هاڻي سنڌو ۾ جيڪي آگبوت هلايا وڃن ٿا، سي هن درياھي وهڪري جي خاص نقطو نگاه کان مناسب ڪونه ٿا ڏسجن ۽ امن امان واري دور ۾ به عام ضرورتن جهڙوڪ؛ پاڙي ڪرائي ۽ سفر کي منهن ڏيڻ لائق به ڪونه آهن. باقي فوجي هنگامي ضرورت کي ڪيتري حد تائين ڪاميابيءَ سان منهن ڏئي سگهندا، تنهن لاءِ ڪجهه به چئي ڪونه

ٿو سگهجي. تجارتي مال پاڻي واري آمدت وسيلي رواني ٿيڻ جي آسري تي ڪراچيءَ ۽ ملتان ۾ پيو مهينن تائين سڙندو آهي ۽ ڪوبه آگبوت ملي ڪونه سگهندو آهي. مقامي حڪومت بالا اختيارداري وارن کي وڌيڪ آگبوت مهيا ڪرڻ لاءِ ڪيترا ڀيرا حڪم ڪيو آهي ۽ کين اهو به لکيو آهي وڌيڪ سڌريل ساخت جا آگبوت سنڌوءَ جي تجارتي آمدرفت ۾ شامل ڪيا وڃن. سنڌ ۽ پنجاب جا ريزيڊنٽ به انهيءَ ڳالهه جا خواهشمند آهن ته جهڙي طريقي سان خانگي آگبوت ترت ۽ ٽڪڙا اچي وڃي رهيا آهن ته سنڌوءَ جي وهڪري واري سرڪاري تجارتي آمدرفت ۾ ساڳيو ٽڪڙو اڪلاءِ هئڻ گهرجي. انگلنڊ ۽ ڪراچيءَ جي وچ ۾ ريلوي ۽ آگبوتن جي ٽڪڙي اچ وڃ ۽ پاڻ ۾ سڌو لاڳاپو هئڻ کپي.

مان اختياري وارن جي بيان جي آڌار تي پوري پڪ سان چئي سگهان ٿو ته ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس تمام ٿورن نوڻ آگبوتن لاءِ حڪم ڏنو آهي، جيڪي سنڌوءَ ۾ هلندڙ ڪٽارن آگبوتن جي اچي جاءِ والاريندا ۽ انهن وسيلي تجارتي آمدرفت جي وڌڻ جو ڪوبه امڪان ڪونه آهي.

ساڳي اختياري جو هي به بيان آهي ته، ”مون کي سرڪاري اهلڪارن بابرار ائين پئي چيو آهي ته جيترو سامان آگبوت ڏوئي سگهندا آهن، ان کان ٻيڻو روانگيءَ جي اوسيڙي ۾ پيو سڙندو آهي ۽ اهڙي سامان جي ڪرائي وٺڻ کان انڪار ڪيو ويندو آهي. ڇاڪاڻ ته آگبوت ٿورا هوندا آهن ۽ سمورو سامان ڏوئڻ جو آسرو ڪونه هوندو آهي. پر جيڪڏهن گنجائش هوندي ته وڌيڪ مال جي آمدرفت جا امڪان ٿي سگهن ٿا. سنڌوءَ ۾ هلندڙ سرڪاري آگبوت سيڪنڊ ڪلاس جا ڏيهي مسافر ڪٿڻ کان انڪار ڪندا آهن. خانگي ڪمپني واسطي منافعي ڪمائڻ جو هي نهايت سونهري وجهه هوندو آهي. ڇاڪاڻ ته هتان جا ڏيهي ماڻهو آگبوت جي اوسيڙي ۾ هوندا آهن.

”مون کي اهڙا ڪيترا مثال ياد آهن ته پنجاب ڏانهن ويندڙ ڪراچي ۾ ترسيل تجارتي مال بمبئي واپس موڪليو ويو آهي. انهيءَ لاءِ ته

جيئن ان کي پيننسولا ائنڊ اورينٽ ڪمپني جي آگبوتن وسيلي ڪلڪتي معرفت پوءِ گنگا درياه سان پنجاب روانو ڪيو وڃي. ان جو ڪارڻ اهو آهي ته سنڌوءَ ۾ هلندڙ آگبوت وائڊا ڪونه آهن ۽ نه وري مهينن تائين سندن ملڻ جو آسرو آهي.

ملتان کان مٿي درياهي سفر پاڻي گهٽ هجڻ ڪري ڏنگو ڦٽو ۽ ڏکيو آهي. اتي فقط ڏيهي ساخت جون پيڙيون ڪم ڏئي سگهن ٿيون جيڪي تانگهي پاڻيءَ ۾ به هلي سگهنديون آهن. ملتان کان لاهور تائين ۽ اتان کان امرتسر تائين علائقو اهڙو آهي جو سولائيءَ سان ريل پٽڙي وڃائي سگهجي ٿي. ڇاڪاڻ ته اهو سارو علائقو سئون سٺو آهي ۽ وچ تي اهڙو ڪو وڏو درياه به موجود ڪونه آهي جنهن کي پار ڪرڻ ڏکيو هجي.

مختصر ته منهنجي خيال ۾، ريل جو هڪ حصو ڪراچيءَ کان حيدرآباد ۽ ٻيو حصو ملتان کان لاهور ۽ اتان کان امرتسر تعمير ڪري سنڌوءَ ۾ حيدرآباد کان ملتان تائين بهترين ساخت جي آگبوتن سان پيڇي بڻايو ته اها هڪ عقلمندي جي ڳالهه ٿيندي. ريل جي اها پٽڙي ٺاهڻ ۾ سولي هوندي. ٺاهي به جلديءَ ۾ سگهبي ۽ وڌيڪ سستي پوندي. ان سان گڏ سنڌوءَ جي مائريءَ ۽ ان جي ڀرتي ڪندڙ شاخن وارن علائقن ۾ ريل کي به ڏاڍي سٺي نموني سان متعارف ڪري سگهيو.

مقامي اختيارين وارا ماڻهو جهڙوڪ سنڌ جو ڪمشنر مسٽر فريئر، سنڌ جو سپرنٽنڊنگ انجنيئر ڪرنل ٽرنر، پنجاب جو چيف ڪمشنر سر جان لارينس، ڪرنل گلئشفرڊ ايڪزيڪيوٽو انجنيئر لاهور، ميجر هيملٽن ڪمشنر ملتان ۽ مسٽر ايجورٽ سٽلج پار علائقن جو ڪمشنر به هن مصنف جي اهڙي خيال سان سهمت آهن. ذڪر ڪيل پوئين ماڻهوءَ پنهنجا خيال هن ريت ظاهر ڪيا آهن:

”مڪيه ۽ مستقل ترقي اها آهي ته امرتسر يا لاهور کان ملتان تائين ريلوي جي اڏاوت شروع ڪجي.“

جيتري قدر ملتان کان هيٺ آمدرفت جو سوال آهي ته ان ۾ مسافرن واسطي وڌيڪ گنجائش رکي وڃي. اڳوٺ به آرامده هئڻ کپن جيڪي هاڻي آمدرفت جي نقطئ نگاه کان بلڪل بيڪار ٿي چڪا آهن.

هيٺين علائقي ۾ آمدرفت واسطي سنڌ ريلوي نهايت موزون آهي جيڪا آمدرفت سان لاڳاپيل سڀئي ڳالهين سٺي نموني سان سرانجام ڪري سگهي ٿي.

تجارتي آمدرفت جي نقطئ نگاه کان هلندڙ اڳوٺ نهايت بيڪار آهن.

سنڌ ريلوي ڪمپني جي هنن اهم خيالن کان متاثر ٿي مقامي اختياري وارن به ان جي همت افزائي واسطي پنهنجي خيالن جو اظهار ڪيو آهي. انهن ڳالهين کي نظر ۾ رکندي مون ايسٽ انڊيا ڪمپني جي ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي آڏو حيدرآباد کان ملتان تائين اڳوٺن وسيلي آمدرفت شروع ڪرڻ جو سوال رکيو آهي. ان سان گڏ ملتان کان اتر طرف لاهور ۽ امرتسر تائين ريلوي جي تعمير واسطي سروي ڪرائڻ جي رٿا به ڏني اتر. اهڙي اهم رٿا کي هٿ ۾ کڻڻ لاءِ ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ سان هيٺين لکپڙهه ڪئي وئي:

سنڌ ريلوي ڪمپني

گريشم هائوس، اولهه برباد اسٽريٽ

14-مارچ 1856ع

سائين!

ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس کي هندستان ۾ رهندڙ سندن نمائندي بمبئي حڪومت جي مشوري سان 26 جنوري تي خط لکي هڪ بورڊ ٺاهڻ جي گذارش ڪئي آهي. ان سان گڏ هيءَ رٿ به ڏني آهي ته سروي سنڌ ريلوي ڪمپني معرفت ڪرائي وڃي. (ڏسو شامل خط 2). هن سروي جو مقصد ريلوي کي لاهور ڏانهن وڌائڻ آهي. سرڪاري اختياري وارن سان ٿيل لکپڙهه جا حوالا حاشين تي ڏنا ويا آهن ۽ ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي ملاحظي واسطي انهن کي هن خط سان شامل ڪيو

ويو آهي.

(۲) مان ڪمپني طرفان گذارش ڪري رهيو آهيان ته اها ملتان کان لاهور ۽ امرتسر تائين ريل جي پٽڙي وڃائڻ جي نقطئہ نگاہ کان سروي ڪرڻ لاءِ بلڪل تيار آهي. جيڪڏهن ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جو حڪم هجي ته هو اهڙي ڪم جي جلد شروعات ڪن. اهڙيءَ سروي تي ٿيندڙ خرچ جو جدا حساب ڪتاب رکيو وڃي. اها رقم سروي تي ٿيندڙ ڪم تي خرچ ڪئي ويندي.

(۳) عزت مآب ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس کي سنڌ جي ڪمشنر (شامل خط نمبر ۱) چيف ڪمشنر پنجاب (شامل خط نمبر ۷) ۽ بمبئي سرڪار (شامل خط نمبر ۲) جي صلاح مشوري مطابق هلڻ گهرجي ۽ سنڌو ماٿري مان هڪ نهايت سڌريل مواصلاتي نظام قائم ڪرڻ گهرجي. بورڊ هن خيال جو آهي ته ڪراچي ۽ لاهور وچ ۾ ريل سان لاڳاپيل مواصلاتي نظام قائم ڪيو وڃي جهڙيءَ ريت ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي نمائندي ان سان گڏ ڪمپنيءَ جي انجنيئر جو خيال آهي، (ڏسو سندن شامل خط نمبر ۳ ۽ ۴). هن مان معلوم ٿئي ٿو ته سنڌو ماٿري ۾ تجارتي مواصلاتي نظام کي شروع ڪرڻ واسطي هي نهايت سونهري وجهه آهي جنهن تحت خشڪيءَ تي هلندڙ باق واري ڪل کي پاڻي واري باق جي ڪل سان ڳنڍي هلايو ويندو. سندن چيئرمئن، ان ڳالهه جي گهڻي وقت کان سفارش ڪندو آيو آهي.

(۴) مثال طور هن مواصلاتي نظام ۾ هيٺيون حصو منظور ٿي چڪو آهي، جنهن تحت ڇوڙ واري علائقي جي ڏکڻي سفر کان پاسو ڪندي ڪراچيءَ کان حيدرآباد تائين ريل جي پٽڙي وڃائي ويندي. اتان کان وري ملتان تائين آگسٽون وسيلي درياهي آمدرفت شروع ڪئي ويندي ۽ ملتان کان لاهور ۽ امرتسر تائين ريلوي پٽڙي جوڙي ويندي.

هن خط سان گڏ سنڌ جي ڪمشنر جو خط (نمبر ۶) ۽ پنجاب جي چيف ڪمشنر جو خط (نمبر ۷) شامل آهي، جن مان پتو پوندو ته مقامي اختياري وارا هن رٿا جي موڪل ڏئي مڪا آهن.

توهان جو

ڊبليو. پي. ائنڊريو (چيئرمين) سر جيمس، سي. ميلول
K.C.B

حاشين تي ڏنل خط

(۱) گورنر ۽ پريزيڊنٽ-ان-ڪائونسل بمبئي ڏانهن سنڌ جي ڪمشنر طرفان موڪليل خط. تاريخ 12 ڊسمبر 1855ع

(۲) بمبئي جي گورنر جي سيڪريٽري جو سنڌ جي ڪمشنر ڏانهن لکيل خط جي حصي ۱ ۽ ۲ جو اختصار. تاريخ 2 جولاءِ 1855ع

(۳) ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي نمائندي جو چيئرمئن ڏانهن لکيل خط. تاريخ 26 جنوري 1856ع

(۴) ريزيڊنٽ انجنيئر جو نمائندي ڏانهن لکيل خط جو اختصار. تاريخ 16 جنوري 1856ع

(۵) ريزيڊنٽ انجنيئر جو سنڌ جي ڪمشنر ڏانهن لکيل خط. تاريخ 14 ڊسمبر 1856ع

(۶) سنڌ جي ڪمشنر جو پنجاب جي ڪمشنر ڏانهن لکيل خط جو اختصار. تاريخ 21 سيپٽمبر 1855ع

(۷) پنجاب جي چيف ڪمشنر جي سيڪريٽري جو سنڌ جي ڪمشنر ڏانهن تاريخ 23 آڪٽوبر تي لکيل خط جو اختصار ۽ ان سان گڏ پنجاب جي چيف ڪمشنر جو انگريز سرڪار ڏانهن لکيل خط جو اختصار.

ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ کي ملتان کان وٺي لاهور ۽ امرتسر تائين سروي ڪرڻ جا اختيار ڏئي ڇڏيا آهن. مسٽر وليمر بروئٽن هڪ ذهين سپرنٽينڊنٽ انجنيئر آهي، جيڪو پنهنجي اسٽاف لاءِ ڇهن انجنيئرن جي چونڊ ڪري 4 سيپٽمبر 1856ع تي انگلنڊ کان روانو ٿيو، جنهن هتي پهچي هڪ بهترين رٿا تيار ڪري ڪم ڪرڻ شروع ڪري ڏنو آهي. مسٽر بروئٽن ۽ سندس اتالي جا ماڻهو هن رٿا

تي نهايت ايمانداري ۽ اتساه سان ڪم ڪري رهيا آهن. مسٽر جان لارينس سندس هوشيار ۽ ديانت سان ڪم ڪرڻ تي کيس گهڻو ساراهيو آهي.

(ڊبليو. بي. ائنڊريو سر جيمس. سي. ميلول ڏانهن هيٺيون خط لکيو)

گريشم هائوس، اولڊ براج هائوس

5 جنوري 1857ع

سائين!

ڏسندا منهنجو خط نمبر 74 تاريخ 14 مارچ، جنهن جي ڪاپي هن خط سان شامل ڪئي وئي آهي. مذڪوره خط ۾ ملتان کان وٺي لاهور ۽ امرتسر تائين ريل جي پٽڙي وڇائڻ لاءِ سروي جو احوال قلمبند ڪيل هو. ڇاڪاڻ ته امرتسر ۽ لاهور کان وٺي سمنڊ تائين ريل جي پٽڙي وڇائڻ ۽ آگبوتن وسيلي آمدرفت شروع ڪرڻ جي هڪ جامع رٿا جوڙي وئي آهي. ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس اهڙيءَ سروي جي اختيار تي سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي حوالي ڪري ڇڏي آهي. ان جو ڪارڻ اهو آهي ته سنڌوءَ ۽ ان جي ڀرتي ڪندڙ شاخن مان هلندڙ آگبوتن واري آمدرفت حڪومت ۽ اتان جي عام ماڻهن جي ضرورت پوري ڪرڻ ۾ ناڪام ثابت ٿي.

(۲) مان اوهان کي گذارش ڪرڻ جو اعزاز حاصل ڪري رهيو آهيان ته اوهان ڪمپني بهادر جي آڏو سنڌوءَ جي جهاز رانيءَ واسطي هڪ رٿا آڏو رکي جيڪا حيدرآباد کان ملتان تائين، 570 ميل ڪم ڪندي. هنن مان پهريون ماڳ سنڌ ريلوي جو آخري ڇيڙو ۽ ٻيو ماڳ پنجاب ريلوي جو شروعاتي ٿاڪ آهي ۽ هن رٿا تي هاڻي سروي جو ڪم هلي رهيو آهي.

(۳) سنڌو ماٿريءَ ۾ ريلوي جي شروعات سنڌوءَ ۾ سڌريل آگبوت آمدرفت سان گڏ ٿيندي. اقتصادي طور هي طريقو نهايت سستو پوندو جنهن سان پنجاب ۽ ان جي اوسي پاسي وارن علائقن جي

ڪراچي سان آمدرفت شروع ٿي ويندي، جيڪو پنجاب ۽ ان جي ڀر وارن خطن جو هڪ فطري بندر آهي. هن قسم جي رٿا کي سنڌ ۽ پنجاب مقامي اختيارين جي به اجازت مليل آهي.

(۴) ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس هن حقيقت کان پوري ريت واقف آهي ته مسٽر فريئر ۽ سر جان لارينس پنهنجي راءِ جو اظهار ڪري چڪا آهن. هنن ٻنهي مان پوئين ماڻهو هندستان سرڪار کي لکي پنهنجي خيالن جو هن ريت اظهار ڪيو آهي:

”حقيقت اها آهي ته اهي ٻئي ڳالهيون جهڙوڪ: ريلوي جي اڏاوت ۽ آڳوٺن وسيلي درياھي آمدرفت نهايت ضروري آهن. پر پنجاب لاءِ اهو اهم مسئلو هو جيڪو هاڻي حل ٿي رهيو آهي. ڇاڪاڻ ته انهن ٻنهي طريقن جي آمدرفت سان پنجاب ۽ ان جي ڀرپاسي وارن علائقن جو ڪاپي جو تيار ٿيل سامان ٻاهر نڪرڻ واري اڪيلي ڳڻتي ڪراچي بندر وٽ پهچندو.“

”ريل جي پٿري تعمير ڪرڻ واسطي دواڻي وارو هيءُ علائقو نهايت هموار ۽ سٺو سڌو پٽ آهي. پر اهڙي رستي کي پڪي ڪرڻ جا ذريعا ڪجهه گهٽ آهن يا ته وري آهن ئي ڪونه. جيتري قدر پاڻيءَ جي آمدرفت جو تعلق آهي ته وڏن طاقتور آڳوٺن بدران گهڻا ۽ ننڍڙا آڳوٺ ڪتب آندا وڃن جيڪي تانگهي پاڻيءَ ۾ به هلڻ جهڙا هجن. پنجاب جي هن چيف ڪمشنر پبلڪ ورڪس ڊپارٽمينٽ جي عام اضافي جي فقط مٿي بيان ڪيل ڪمن کي اڳتي وڌائڻ لاءِ زور ڀريو آهي. سندس خيال آهي ته جيڪڏهن اهڙن ڪمن کي هٿن ۾ کنيو ويو ته هن ۽ اوسي پاسي وارين ايراضين جي اپت جي وسيلن جي ترقي واسطي ڪارڻي بڻبا. هنن ڪمن جي پيٽ ۾ ٻيا ڪم شايد ايترو مددگار نه ٿين.“

(۵) ملتان جي ڪمشنر ميجر هيملٽن تازو هاڻي جڏهن انگلنڊ ۾ موجود هو ته هن ڳالهه تي گهڻو زور ڏنو هئائين ته پاڻي ۽ ريل وسيلي سڌريل آمدرفت ملڪ جي ترقيءَ لاءِ نهايت ضروري آهي ۽ خاص طور سنڌوءَ جي ڪنارن وارن علائقن لاءِ اهڙي آمدرفت نهايت ضروري هئي.

پنجاب جي چيف انجنيئر* ڪرنل نئيئر به سندس ڳالهه جي پٺڀرائي ڪئي آهي ۽ مون کي به پڪ ڏياري آهي ته ملتان کان لاهور ۽ اتان کان امرتسر ريل جي پٽڙي ڪنهن به ڏکيائي جو سبب ڪانه بڻبي ۽ هن سان پنجاب جي آبپاشي نظام به متاثر ڪونه ٿيندو.

(۶) جيڪڏهن هن جي لاءِ اڃا به ڪنهن بحث مباحثي جي ضرورت آهي ته مان ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس کي سندن 4 جون واري خط جي ياد ڏياريندس جنهن ۾ هنن پاڻ قبول ڪيو آهي ته سنڌو وسيلي هلندڙ آمدرفت ضرورت کان گهڻي گهٽ آهي. ان خط ۾ اهو پڻ بيان ڪيو ويو آهي ته ”ان جي ضرورت محسوس ٿي رهي آهي ته آمدرفت جي هن مسئلي کي منهن ڏيڻ واسطي خانگي ڪمپنين جي سهائتا وٺڻ گهرجي. هن ڪري پاڙن جي گهٽتائيءَ جو به امڪان ٿي سگهي ٿو. ڇاڪاڻ ته پاڙا تمام وڏا ورتا وڃن ٿا جنهن جي شڪايت عام ٿي وئي آهي.“

(۷) سنڌ ۽ پنجاب جي گل ايراضي 130,000 ميل آهي جنهن ۾ رياستون به شامل سمجهيون وڃن. سندن ڪل آدمشماري 25,000,000 آهي. ٻنهي صوبن ۾ يورپي ۽ ڏيهي فوج جو انگ 70000 آهي جنهن مان 15000 يورپي آهن. سياسي نقطئه نظر کان سنڌو وسيلي مواصلات جو سڌريل نمونو تمام ضروري آهي جيڪو ڏينهنون ڏينهن وڌيڪ ضروري ٿيندو وڃي. تجارتي، سماجي ۽ ملڪ جي پنهنجي ضرورت ڪري آمدرفت جي هن نهايت اڳاٽي وسيلي کي سڌارڻ جي اهميت به محسوس ٿي رهي آهي.

(۸) سنڌو ڪشمير کان وٺي سمونڊ تائين هينئر انگريزن جي هٿ ۾ آهي. انگريز هڪ طاقت آهي. جيڪڏهن ان کي صحيح نموني سان سمجهيو وڃي ۽ ان کي سياڻپ سان ائين سوچڻ کپي ته ساري وچ ايشيا جي تجارت جي ڪنجي ڄڻ انگريزن وٽ آهي. ائين فقط تڏهن ٿي سگهي ٿو جڏهن فتح ڪيل نوان ملڪ سنڌ ۽ پنجاب سڪيا ستابا ۽ ريان ڪيان هوندا. (۱) جيڪڏهن سنڌ جي موجوده پيداواري وسيلن کي

ڏاهپ ۽ ذات سان هن تجارتي مقصد واسطي ڪتب آندو ويو ته نه فقط اهو اسان جي هن صوبن واسطي بي انتها فائدي وارو ثابت ٿيندو، پر يورپ جا اهي واپاري جيڪي هاڻي ڪراچي ۾ رهندا آهن، تن جو واپار هڪ طرف پنجاب کان ٿيندو دهليءَ جي اولهه وارن علائقن تائين پکڙجي سگهي ٿو، ته ٻئي طرف کان يورپ جو تيار مال افغانستان واري ماڻھو اڪري وڃي هرات، خيوا، بلخ ۽ بخارا تائين پهچندو.

(۹) جيڪڏهن اختياري وارن جي منشا مطابق ڪم ڪيو ويندو ۽ ان ۾ هندستان جي اتر اولهه وارن اهم علائقن جي تحفظ جو خيال رکيو ويندو ته مان هيءُ گذارش ضرور ڪندس ته جهڙي نموني سان جن شرطن سرورطن سان سنڌ ريلوي ڪمپني کي ڪم ڪرڻ جي اجازت ڏني وئي آهي ۽ جن شرطن تي هن کي 250,000 پاؤنڊ مهيا ڪيا ويا آهن يا جن اصولن ۽ قانون تحت هندستان جي ٻين علائقن ۾ ريلوي پٽڙي وڇائجي رهي آهي يا جهڙي نموني سان سنڌوءَ وسيلي آڳوٺن واري هڪ سڌريل آمدرفت شروع ٿي رهي آهي، ته اها ساڳي سهوليت انهن علائقن ۾ به شروع ڪئي وڃي، جتان هن درياه جو وهڪرو گذرندو آهي. ڇاڪاڻ ته اهي علائقا به تجارتي طور نهايت تيزيءَ سان ترقي ڪري رهيا آهن.

(۱۰) مٿي بيان ڪيل رقم حيدرآباد ۽ ملتان وچ ۾ هلندڙ ڏهاڙي واري آڳوٺي آمدرفت کي سڌارڻ ۾ مس ڪم اچي سگهندا. ان سان گڏ هن رقم مان اهم جڳهن تي پٽڻ جي سڌاري واڌاري ۽ نيتي جيئي جي اڏاوتن لاءِ به خرچ ڪري سگهيو. پر اها رقم حڪومت جي ضرورت ۽ تجارت جي گهرجن ۽ طلبن مطابق هوندي.

(۱۱) ان نقطي تي پهچڻ کان اڳ ۾ ان تي ويچارجي ته جديد طرز جا ڪهڙا آڳوٺ سنڌوءَ جي وهڪري واري آمدرفت لاءِ ڪتب آندا وڃن، هن ڳالهه جو اضافو ڪرڻ ضروري آهي ته هن ملڪ ۽ آمريڪا جي اختياري وارن کان هن معاملي ۾ صلاح مشورا ورتا پيا وڃن ڇاڪاڻ ته کين هن ڌنڌي جي معاملي ۾ هڪ وسيع عملي تجربو آهي.

اهڙين پيجا ڳاڇائڻ جي نتيجن کان پوءِ عزت مآب ڪورٽ آف
ڊائريڪٽرس کي منظوريءَ لاءِ رٿا پيش ڪئي ويندي.

اوهان جو نهايت فرمانبردار

ڊبليو. بي. انڊريو (صحيح)

سر جيمس سي. ميلول ڏانهن.

سر جيمس سي. ميلول جو ڊبليو. بي. انڊريو ڏانهن لکيل

جوابي خط

ايسٽ انڊيا هائوس

4 مارچ 1857ع. محترم انڊريو.

سائين!

اوهان جو 5 جنوري وارو لکيل خط پهتو، جيڪو مان ايسٽ انڊيا
ڪمپني جي ڊائريڪٽرس جي خدمت ۾ پيش ڪيو. ان خط ۾ اها رٿ
ڏني وئي هئي ته سنڌ ۽ پنجاب ريلوي ڪمپني کي ڳنڍڻ واسطي سنڌوءَ
وسيلي اڳوڻن جي آمدرفت شروع ڪئي وڃي.

ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس وٽ ڪن ٻين ڌرين به اهڙا منصوبا روانا
ڪيا آهن. هيءَ ڪورٽ ڪنهن آخري فيصلو ڪرڻ کان پهريان هن رٿا
بابت هڪ تفصيلي منصوبو ڏسڻ ۽ ان تي غور ڪرڻ چاهي ٿي، جنهن
جو خاڪو اوهان ڏانهن موڪلي رهيا آهيو. هن کان علاوه اوهان کي
هيءَ گذارش به ڪجي ٿي ته ان رٿا کي عملي جامي پارائڻ لاءِ ڪهڙي
طريقي سان ڪم ڪيو وڃي، تنهن بابت به هڪ تفصيلي سمجهاڻي تيار
ڪري رواني ڪندا ته اهي ڪهڙي قسم جا آڱوٺ هجن ۽ سنڌوءَ ۾
هر سال ڪيترا استعمال ڪيا وڃن يا اهي ڪيترن سالن تائين سفر ڪن
۽ انهن جي آمدرفت جو دائرو ڪيترو وسيع هجي. هن حقيقت کان به
آگاهه ڪندا ته ان جي پهرئين مرحلي ۾ ڪيترو خرچ ايندو. هن بابت
اوهان وٽ جيڪا به معلومات آهي، سا هيڏانهن رواني ڪندا، انهيءَ لاءِ
ته جيئن ڊائريڪٽرس طرفان مقرر ڪيل ڪميٽي ٻن منصوبن جو پيٿوار

اڀياس ڪري سمجھي سگھي ته انهن ٻنهي مان ڪهڙو ڪورٽ واسطي
عملي جامي پاران لاءِ وڌيڪ قابل قبول آهي.

اوهان جو فرما بر دار نوڪر
جيمس سي. ميلول .

دبليو. پي. انڊريو جو جيمس سي. ميلول ڏانهن جوابي خط.

سند ريلوي ڪمپني
گريشمر هائوس اولڊ براد اسٽريٽ
تاريخ 20 اپريل 1857ع
سائين!

مون کي اوهان جي خط پهچڻ جو اعزاز حاصل آهي، جيڪو اوهان
مون ڏانهن تاريخ 4 مارچ تي لکيو هو. منجهس سنڌوءَ ۾ آگبوتن
وسيلي آمدرفت شروع ڪرڻ واسطي ڏنل رٿا جو حوالو ڏنو ويو آهي
جنهن کي سنڌ ۽ پنجاب ريلوي کي ڳانڍاپي طور ڪتب آڻي سگھجي
ٿو. مون کي وڌيڪ اها به گذارش ڪئي وئي آهي ته آئون ان رٿا جا
تفصيل وڌيڪ کڻي نموني ۽ وستار سان سمجهايان ته انهن جديد
آگبوتن جي ساخت ڪهڙي هجي ۽ في سال سنڌوءَ ۾ انهن جو ڪيترو
تعداد ڪتب آندو وڃي ۽ ان آمدرفت جو دائرو ڪيترو وسيع هجي. ان
کان علاوه پهرئين مرحلي ۾ ڪيترو خرچ اچي سگھي ٿو ۽ منهنجي وس
۾ جيڪا ڄاڻ آهي سا ايڏانهن موڪلي ڏيان.

(۲) عزت مآب ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي غور ويچار لاءِ مان
جواب ۾ سند ريلوي ڪمپنيءَ جي هڪ ڏاهي انجنيئر مسٽر يارو جي
تيار ڪيل هڪ نهايت تفصيلي ۽ بهترين رپورٽ موڪلي رهيو آهيان
جنهن کان آئون بلڪل مطمئن آهيان. ڇاڪاڻ ته هن اها ساري رپورٽ
منهنجي هدايتن مطابق تيار ڪئي آهي، جنهن ۾ تجربيڪار آگبوت سان

ادارن جا خيال به شامل ڪيا ويا آهن، جن اهڙي قسم جا آگبوت تيار ڪرڻ جي آڇ ڏني آهي. جيڪي درياهن جي ٽانگهي پاڻيءَ ۾ هلڻ جوڳا هوندا ۽ انهن جي ساخت خاص قسم جي هوندي ۽ سنڌوءَ وسيلي هلندڙ تجارتي آمدرفت سان سهمت ۽ پيچي هوندي.

(۲) آگبوتن جي جديد ساخت جي ضرورت کي محسوس ڪندي فقط هيئن چئي سگهجي ٿو ته گهريل آگبوت ۾ اهي گهريل ڳالهيون ضرور هجن، جيڪي مسٽر يارو جي تيار ڪيل رپورٽ ۾ موجود آهن ۽ مختلف آگبوت ساز ادارن اهڙا آگبوت ٺاهي ڏيڻ جون آڇون ڏنيون آهن. جن ۾ مسافرن ۽ واپاري وڪر لاءِ وڏي سهوليتون موجود هئڻ ڪپن، به فوٽ پاڻيءَ کان وڌيڪ هيٺ لهي نه سگهجي، ايترو طاقتور هجي جو سنڌوءَ ۾ اويارو ڏهه ميل في ڪلاڪ جي رفتار سان وڃڻ ۽ پٺتي سامهون سفر ڪري سگهجي. انهيءَ لاءِ ته جيئن حيدرآباد ۽ ملتان جي وچ ۾ اوياري لهواري سفر ۾ هڪ توازن رهي سگهي ۽ آخر ۾ سنڌ ۽ پنجاب ريلوي جي آخري اسٽيشن جي وچ ۾ موجود فاصلو ساڍن چئن ڏينهن ۾ طئي ڪري سگهجي.

(۴) انهن سارين ڳالهين تي ڪراچي کان ڪوٽڙي تائين ريلوي کي نظر ۾ رکي سوچيو ويڃاريو وڃي، جيڪو حيدرآباد جو درياهي بندر آهي. هن ناٽي ڪراچي کان ملتان تائين موجود فاصلو نهايت ٿوري وقت ۾ طئي ٿي سگهڻ جا امڪان آهن، جيڪو سراسري طور تي فقط پنج سو ٽي سگهي ٿو اهو هاڻوڪي سنڌوءَ ۾ هلندڙ آگبوتن جي آمدرفت جي وقت کان پنجوڻ تي گهٽ هوندو.

(۵) جيڪڏهن اوهان مون کان سائنس جي نقطئه نگاهه کان سوال پڇندؤ ته پوءِ مان هيءَ صلاح ڏيندس ته:

(۶) ٻنهي ماڳن جهڙوڪ: حيدرآباد ملتان وٽان آمدرفت لاءِ گهٽ ۾ گهٽ پندرهن آگبوت هئڻ ڪپن ۽ ان کان پوءِ اها هر روز هر هڪ ماڳ وٽان شروع ٿي سگهي ٿي، جن جو مٿي ڪاٺي ذڪر ڪيو ويو آهي ۽ سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ هن مقصد واسطي عزت مآب ڪورٽ هٿان

اڳي 250,000 پائونڊ منظور ڪرايا آهن. اڳوڻن جي لاءِ ترٽ قدم ڪنيا وڃن. انهن جي ڪڻن ۽ ڪوٺن جي ٺهڻ لاءِ هتان جي انجنيئرن کي ڪم سان لڳايو وڃي. اس آهي ته تياريءَ جي حڪم ڏيڻ کان ٻه سال پوءِ پنج آڳوٺ تيار ٿي هندستان ۾ آمدرفت جوڳا ٿي پوندا. ايتري عرصي ۾ وري پنج ٻيا آڳوٺ ٺهي تيار ٿيندا ۽ آمدرفت ۾ شامل ٿي ويندا. اهو سلسلو ان وقت تائين جاري رهندو جيستائين آڳوٺن جو گهريل انگ ٺهي تيار ٿئي. جيڪڏهن حڪومت هن کان اڳ ان ڪم جي تڪميل چاهيندي يا ملڪي تجارتي ضرورت جيتري تڪر جي گهرجائو هوندي اوترو وڌيڪ تڪر ۾ هي ڪم پورو ڪري سگهجي ٿو.

(۷) حيدرآباد ۽ ملتان جي وچ ۾ آڳوٺن جي سفر لاءِ ڪل 570 جو فاصلو آهي. هن مان پهريون ماڳ سنڌ ريلوي جي آخري اسٽيشن ۽ ٻيو ماڳ پنجاب جي پهرين اسٽيشن آهي، انهن ماڳن جي وچ تي ۽ مذڪوره فاصلي 570 ميل جي دائري اندر آڳوٺ سروس ڪم ڪندي. (۸) پنجن آڳوٺن تي ٽن لڳاتار سالن ۾ ايندڙ خرچ جو تفصيل هن ريت ٿي سگهي ٿو:

پهريون سال

پنج آڳوٺ ۽ انهن سان گڏ ڏهه بارڇ ٻيڙيون	72000	پائونڊ
ورڪشاپ، مشينري ۽ درياھي بندرن تي ايندڙ خرچ	20000	پائونڊ
ڪل	92,000	پائونڊ

ٻيو سال

پنج آڳوٺ انهن سان گڏ ڏهه بارڇ ٻيڙيون	72.000	پائونڊ
ٽيون سال		

پنج آڳوٺ ۽ انهن سان گڏ ڏهه ٻيڙيون	72.000	پائونڊ
متفرق خرچ	14.000	پائونڊ
ڪل	2.50.000	پائونڊ

بندرهن آڳوٺن ۽ ٽيهن ٻيڙين تي خرچ ٿيندڙ ڪل موڙي اها آهي. (۹) آڳوٺ ڪيترا وسيع هئڻ ڪري يا انهن سان گڏ هلندڙ ٻيڙيون

ڪيتريون ويڪريون هجن، تنهن بابت مسٽر يارو جي تيار ڪيل رپورٽ هن خط سان شامل ڪجي ٿي.

(۱۰) جيڪڏهن هن قسم جي آمدرفت مان 20% به منافعو ٿئي ته به اهو گهڻو آهي. مون هن موضوع تي سنڌ جي ڪمشنر مسٽر فريئر، ملتان جي ڪمشنر، مسٽر هيملٽن، پنجاب جي چيف انجنيئر ڪرنل ٽيپئر، پنجاب جي چيف ڪمشنر جي اڳوڻي سيڪريٽريءَ مسٽر ٽيمپل ۽ ٻين اختياردارن سان تفصيلي ڳالهه ٻولهه ڪئي آهي ۽ هن نتيجي تي پهتو آهيان ته هن آمدرفت مان تمام گهڻو منافعو ملي سگهي ٿو.

(۱۱) عزت مآب ڪورٽ جي ڄاڻ واسطي هي عرض آهي ته گهٽ خرچ ۽ گهڻو منافعو آڳوڻي آمدرفت جي سهڻي انتظام رکڻ سان ٿي سگهي ٿو ۽ سنڌوءَ وسيلي مذڪوره آمدرفت سنڌ ريلوي ڪمپني جي انتظام هيٺ ڏني وئي آهي. هن علائقي جي ريل جو ڪم به سندس حوالي ڪيو ويو آهي ۽ هيءُ ئي ڪمپني دريائي ۽ ريل جي آمدرفت کي پاڻ ۾ ڳنڍي، ڪراچي بندر سان ملائي هڪ ساريڪي نموني هلائڻ لاءِ ذميوار آهي.

(۱۲) آخر ۾ هيءُ بورڊ هن نقطئه نظر جو آهي ۽ جن اختياردارن سان مون صلاح مشورا ڪيا آهن، تن جو به اهو خيال آهي ته سنڌو ذريعي آڳوڻن وسيلي جيتري سڌريل آمدرفت جلد ڦاٿر ٿيندي ايتري سنڌ ۽ پنجاب ريلوي جي تعمير ۽ ترقي واسطي وڌيڪ توقع ڪري سگهجي ٿي. هن کان علاوه عوامي خدمت جي نقطئه نگاهه کان به هي نهايت اهم نڪتو آهي ۽ انهن علائقن جي به هڪ ضرورت آهي، جيڪي سنڌوءَ ۽ انهيءَ جي ڀرتي ڪندڙ شاخن جي پاڻي وسيلي آباد آهن. جن ۾ وسندڙ ماڻهن ۽ اتان جي تجارت کي ڪراچيءَ پهچڻ تائين ڪو گس ڪونه آهي ۽ ٻاهر وڃڻ لاءِ کين ڪراچي کان سواءِ ڪو ٻيو ڳتو ڪونه آهي.

اوهان جو

مخلص

ڊبليو. بي. ائنڊريو.

سر جيمس سي. ميلول جو ڊبليو. بي. ائنڊريو ڏانهن موڪليل
جوابي خط.

(اختصار)

ايسٽ انڊيا هائوس

تاريخ ۱۷ جون ۱۸۵۷ع

چيئرمئن سنڌ ريلوي ڪمپني.

سائين! مون کي ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي ڪورٽ آف
ڊائريڪٽرس وٽان اهو حڪم مليو ته مان اوهان کي هن حقيقت کان
آگاه ڪريان ته سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرس جيڪا گذارش
ڪئي آهي ته سنڌ جي آخري ريلوي اسٽيشن ڪوٽڙي ۽ پنجاب جي
پهرين ريلوي اسٽيشن ملتان جي وچ ۾ آڳوٺي آمدرفت شروع ڪرڻ لاءِ
سوچي رهي آهي ۽ هن رٿا کي عزت مآب ڪورٽ منظور ڪيو آهي. ان
باري ۾ ڪورٽ جي راءِ آهي ته سنڌ ريلوي ڪمپني هن مقصد واسطي
حصا جاري ڪري مطلوب رقم 250,000 پائونڊ ڪڍي ڪري. سنڌ
ريلوي ڪمپني ۽ ايسٽ انڊيا ڪمپني جي وچ ۾ اهي ساڳيا شرط قائم
رکيا ويندا جيڪي ريلوي واري ٺيڪي ۾ متعين ڪيا ويا آهن.

جيمس سي. ميلول

اهڙيءَ ريت سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ سان ٺيڪي جا شرط شروط طئي
ڪيا ويا ۽ اڳئين سيشن جي پارليامينٽ اجلاس ۾ هڪ ايڪٽ پاس
ڪري ان ڪمپنيءَ کي فنڊ گڏ ڪرڻ جا پن اختيار ڏنا ويا ته جيئن
سنڌوءَ ۾ آڳوٺن وسيلي جديد قسم جي آمدرفت مهل سر شروع
ڪري سگهجي. پر هن کان پهريائين سنڌو ماٿريءَ جي هن مواعلاتي
نظام قائم ڪرڻ لاءِ ڪم شروع به ٿي چڪو هو.

سنڌو جي آڳوٺي آمدرفت جي قيام واسطي وڌيڪ معلومات
حاصل ڪرڻ جي به ڪوشش ڪئي. گذريل سال جي سياري واريءَ رت
۾ ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ ميجر ڪرائوفورڊ، انجنيئر بمبئي سرڪار،

ڪيپٽن بالفور انڊين نيوي، (جيڪو مئرن انجنيئرنگ ۾ هڪ تجربڪار عملدار هو.) تي مشتمل هڪ ڪميشن جوڙي، جنهن کي يورپ جي مشهور درياهن ڏٺيوب ۽ رائين جي اڀياس واسطي اوڏانهن موڪليو. ان ڪميشن جي تيار ڪيل رپورٽ هاڻي تازو سنڌ ريلوي ڪمپني کي وصول ٿي آهي.

سنڌوءَ ۾ هلندڙ آگبوتن واري آمدرفت ۾ استعمال ٿيندڙ جهاز ڪيتري حد تائين مرمت ڪري سڌاري سگهجن ٿا يا ڏيهي قسم جي ساخت وارين ٻيڙين ۾ ڪهڙو واڌارو سڌارو ڪري انهن کي جديد بڻائي سگهجي ٿو، اهو سمورو احوال ٿرڊ پنجاب جي رپورٽ ۾ ڏنو ويو آهي. ان رپورٽ ۾ ڏيهي ٻيڙين بابت حقيقتون هن ريت نظر اينديون:— اهي قديم نموني جون ٻيڙيون آهن. جنهن ڪاٺ مان ٻيڙيون ٺاهيون وينديون آهن، تنهن جي به هتي ڪمي ڪانه آهي. هماليه واري علائقي مان درياهن وسيلي هيٺ لوڙهي روانو ڪيو ويندو آهي. انهي قسم جي ٻيڙين جي قيمت 500 کان 600 روپيه (50 کان 60 پاؤنڊ) ٿيندي جيڪي 400 کان 600 مٽ يا 14 ٽنن کان 21 ٽنن بار کڻي سگهنديون آهن. سندن ترو تراڪڙو هوندو آهي. هلڪي بار تي اڍائي فوٽ مس پاڻي ۾ لهي سگهنديون آهن. جيڪڏهن مٿن گهڻو بار هوندو آهي ته چئن کان پنجن فوٽن تائين هيٺ پاڻي ۾ لهي سگهنديون آهن. اهي سال جا ٻارهن ئي مهينا پنجن درياهن وسيلي اتر کان ڏکڻ پيون اينديون وينديون آهن. 15 نومبر کان 15 جنوريءَ تائين جڏهن درياهن ۾ پاڻي تانگهو هوندو آهي ته ٻيڙين ۾ بار هلڪو سٺو ويندو آهي. ان رت ۾ به 200 مٽن بار کڻنديون آهن ۽ پاڻي ۾ به اڍائي فوٽ هيٺ لهي سگهنديون آهن. جيڪڏهن ٻيڙي ڪنهن ٺاهوڪي ڪاريگر جي ٺهيل هوندي ۽ مک چڪ ۽ سار سنڀال هوندي ته گهڻو وقت جتي سگهندي آهي. انهن جو لاهور کان ڪراچيءَ تائين پاڙو هڪ روپيه يا ٻه شلنگ في مٽ يا 28 روپيه (ٻه پاؤنڊ 16 شلنگ) في ٽن هوندو آهي. ملتان کان ڪراچي ان جو اڌ ڪرايو لڳندو آهي. جيڪڏهن واءُ سٺو ۽ رت ٺاهوڪي هوندي

ته لاهور کان 35 ڏينهن ۾ ڪراچي پهچي وڃبو آهي. نه ته ڇهه هفتا لڳي ويندا. ڪراچيءَ کان لاهور اوياري سفر ۾ پورا پندرهن هفتا لڳن ٿا. درياه جي پيٽ ۾ واريءَ جي دڙن ڪري کين ڪڏهن جوڪو به رسندو آهي. ڪڏهن وري ڪئن جي تڪَ جي به ور چڙهي وينديون آهن. مصنف جو بيان آهي ته ”انڊس فلوٽيلا“ جا آڱوٽ بمبئي سرڪار جي ملڪيت آهن. سندن آمدرفت فقط ڪراچيءَ کان ملتان تائين محدود هوندي آهي. ايڪڙ ٻيڪڙ مٽي ويندا آهن نه ته، نه. پر سانوڻ جي وسڪارن دوران جڏهن پاڻي چاڙهه ۾ ايندو آهي ته ڪڏهن سنڌوءَ وسيلي ڪالاباغ، جهلم سان مٽي وڃي جهلم ۽ راويءَ وارو وهڪرو وٺي لاهور ۽ ستلج سان اڳتي وڃي فيروزپور تائين پڻ پهچندا آهن. عام طور تي اهي پنجاب جي پنجن درياهن ۾ هلڻ جوڳا ڪونه هوندا آهن. پاڻيءَ ۾ هيٺ گهڻي لهڻ ڪري سياري جو تانگهي پاڻي ۾ هلي ڪونه سگهندا آهن. منجهن گهڻي جڳهه ڪانه هوندي آهي. عام مسافر، فوج، حڪومت جو سامان ۽ خزانو مٿن گهڻو سوار ڪيو ويندو آهي. ملتان کان ڪراچيءَ تائين هن جو پياڙو ۱۰ يا ۱۲ آنا في مڻ هوندو آهي، جيڪو ڏيهي پيڙين کان ۶۰ في صد يا ۸۰ في صد وڌيڪ آهي. لاهور سفر ٻارهن ڏينهن ۽ اويارو پنجويهه ڏينهن وٺي ويندو آهي. انهن آڱوٽن جون اوڻايون ۽ خوبيون ته حڪومت ٻڌائي سگهي ٿي، جنهن جي اهي ملڪيت آهن. جيتري قدر پنجاب جو تعلق آهي ته اهي هتي هڪ حد تائين ڪم اچي سگهن ٿا. هن علائقي ۾ هنن آڱوٽن جو انگ ايترو گهڻو به ڪونه آهي. جيڪڏهن آهن ته اهي ننڍا آهن ۽ سهانگا به آهن، پر اهي هن علائقي جي ايت ٻاهر ڪڍي وڃڻ جي لائق ڪونه آهن.“ اهر ڪاغذن ۾ آمدرفت جو ڏنل حال احوال به گهڻو اطمينان بخش آهي. ”ڪجهه وقت اڳ جي ڳالهه آهي ته هڪ سول عملدار مٿن ڪوٽ ۾ رهندو هو. هيءُ ماڳ پنجن کان ٿورو هيٺ آهي، جتي هيٺ يا مٿي ويندڙ ڏيهي پيڙيون اچي بيهنديون آهن. مذڪوره عملدار سنڌوءَ سان هيٺ ۽ مٿي ويندڙ پيڙين جو انگ هڪ رجسٽر ۾ قلمبند ڪيو آهي

جنهن مطابق 1855-56ع واري سال جي ٽئين ٽماهيءَ ۾ لهواري طرف ويندڙ ٻيڙين جو تعداد 668 آهي جن تي لڏيل مال جو وزن 241180 مٺ يا 8613 ٽن هو. جڏهن ته اوڀارو ويندڙ ٻيڙين جو انگ 159 ۽ لڏيل مال جو وزن 23376 مٺ يا 835 ٽن هو. اهڙيءَ طرح هيٺ ۽ مٿي ويندڙ ٻيڙين جو ڪل انگ 827 لڏيل مال جو وزن 264561 مٺ يا 9417 ٽن هو. ٻيڙين جو اهو انگ ماضيءَ جي پيٽ ۾ تمام گهڻو آهي. سال جي مختلف چوٿائين جو جيڪڏهن پيٽوار اڀياس ڪبو ته پتو پوندو ته آمدرفت وڌي رهي آهي. حقيقت به اها آهي ته ڏينهنون ڏينهن آمدرفت وڌي رهي آهي. ڏسڻ ۾ ائين اچي ٿو ته اهڙي آمدرفت جي ڪل سامان جو وزن ڏه لک مٺ يا 35714 ٽن ساليانو آهي. ڏٺو وڃي ته ڪيترين ڏکيائين هوندي به پاڻيءَ وسيلي آمدرفت اچرج جي حد تائين وڌي وئي آهي. جيڪڏهن سائنس جي سهڪار سان اهي مشڪلاتون دور ڪيون وڃن ته اها آمدرفت الائي ڪيترو وڌي سگهي ٿي. 1855ع واري سال ۾ سٿيءَ ۽ السيءَ جي بچ جو اگهه چڙهي ويو ته سرڪار کي 250,000 مٺ يا 8928 ٽن اڀت ٿي ڪراچي رواني ڪرڻ مٿان محسوس ٿيو ته ايتريون ٻيڙيون ضرور موجود هونديون، جيڪي وقت سر هٿ ڪري سگهيون ٿي ويون. (۲)

موجوده دور ۾ ته حالت اها آهي ته ڪي سکر ماڻهو هر پندرهن ڏينهن ايندڙ جهاز جي اوسيڙي ۾ پالڪي يا ڊيڪ واسطي ڪرائي ادا ڪرڻ لاءِ تيار هوندا آهن. باقي ٻيا بمبئي يا يورپ ڏانهن ويندڙ مسافر يا روانو ڪيل سامان ڏيهي قسم جي جڏي سڏي آگبوت تي سٿي ڇڏيندا آهن. اهو آگبوت الله تي آسرو رکي اڳتي هلندو آهي، سو درياهن جي ورن وڪڙن مان هلندو اوتڙن ۾ قاسندو الاهي ڏچن کي منهن ڏيندو وڃي منزل تي رسندو آهي. بنگالي ۽ هندستاني مانجهي به اياڻا هوندا آهن، پر پنجابين جي پيٽ ۾ وڌيڪ ڄاڻو ۽ هوشيار آهن. کين آمدرفت جي ايڏي ڄاڻ ڪانه هوندي آهي. پنجاب يا ستلج پار وارن علائقن جا ماڻهو ۽ واپاري وڪر به هي درياهي رستو ڏئي اوڏهين ويندا آهن.

ڪلڪتي کان ڦري اوڏاهين وڃڻ ڪري فاصلو پورو 1500 ميل وڌي وڃي ٿو. ماڻهو ايڏي وڏي خشڪي جي سفر کان ضرور لهرائيندا. پاڙي جو خرچ به تمام گهڻو ٿيندو. خطرو به گهڻو جيڪو سنڌوءَ ۽ ستلج واري درياھي سفر کان به وڌيڪ. اهڙي سفر ۾ چار پنج مهينا ته ضرور لڳن. هن عرصي دوران موسم جي سٺي يا خراب هجڻ جا به امڪان هوندا آهن. رستي ۾ واپاري وڪر خراب به ٿي سگهي ٿو. خشڪي وارا رستا گندا. قافلن سان هلندڙ جت ۽ گاڏر به اڍنگا. رکواليءَ لاءِ رکيل پهريدار به الائي ڪهڙيءَ ذهنييت وارا. (۲) اهي سڀ مسئلا آڏو ايندا آهن.

باب ستون

پنجاب حڪومت جي رپورٽ. سپرنٽينڊنگ انجنيئر ڊبليو. برٽن جي رپورٽ. رستن جو تعداد. لاهور وٽ راوي تي لهيل پيڙين جي ڀل ڀرسان آمدرفت جي صورتحال زمين جي مٿاڇري جي ستوت بابت ڏنل جدولون. سرڪاري لکپڙهه. جان لارنس جو نقطه نظر. منظوري کان پوءِ ڪم جي شروعات.

مٿي اها حقيقت واضح ٿي چڪي آهي، جنهن ۾ ٻڌايو ويو آهي ته ڪيئن سنڌوءَ ۽ ريل وسيلي سمنڊ کان وٺي ملتان تائين، سنڌو ماڻهيءَ مان آمدرفت ٿي سگهي ٿي. هاڻي باقي اها ڳالهه رهيل آهي ته ملتان کان مٿي لاهور تائين آمدرفت جو طريقو ڇا هوندو. سنڌو ماڻهيءَ جي اترئين پاسي ريل واري آمدرفت جي طريقي تي مقامي اختيارين وارا بلڪل متفق ٿي چڪا آهن، نتيجي ۾ سنڌ ويلوي بورڊ، انڊيا هائوس، ملتان کان لاهور ۽ اتان کان امرتسر واري علائقي جي سروي لاءِ موڪل جي گهر ڪئي آهي. انهيءَ لاءِ ته جيئن ريلوي بورڊ جي چيئرمئن طرفان آگبوتي ۽ ريلوي آمدرفت کي پاڻ ۾ ڳنڍي ڪاميابيءَ سان هلائڻ جو جيڪو واعدو ڪيو آهي، سو پورو ٿي سگهي. انهي رٿا تي عملي طور ڪم ڪرڻ واسطي ٿوري وقت لاءِ پنجاب ريلوي ڪمپني بڻائي وئي آهي. ان جو انتظام سنڌ ريلوي ڪمپني وارو ساڳيو ادارو سنڀاليندو. هن رٿا تي ڪم ڪرڻ لاءِ فنڊ به جلد ئي گڏ ٿي ويو. اهڙيءَ ريت جولاءِ سنه 1856ع

۾ ايسٽ انڊيا ڪمپني طرفان سروي ڪرڻ جي موڪل ملي ۽ ڪم شروع ڪرڻ لاءِ تڪڙا بندوبست ڪيا ويا. سياسي ۽ تجارتي نقطئه نگاه کان هن مٿئين مرحلي جي آمدرفت کي پنهنجي هڪ خاص اهميت هئي، جنهن جو اندازو پنجاب حڪومت جي 1856ع واري رپورٽ جي اختصار مان به ڪري سگهجي ٿو جيڪو هن ريت آهي:

”جيتري قدر پنجاب جي تجارتي ۽ ٻين مفادن جو تعلق آهي ته هڪ آمدرفت جي وسيلي جي شروعات ٿي رهي آهي، جيڪو اتر-اوڀر کان هلي ڏکڻ-اولهه طرف وڃي دنگ ڪري ٿو. اهو پنجاب واسطي ٻين سڀني ڪمن کان وڌيڪ اهم آهي. هن سان گڏ شامل نقشي تي جيڪڏهن نظر ڊوڙائيندا ته معلوم ٿيندو ته اتر هندستان قدرتي طور به پاڻا آهي، جن مان هڪ گنگا ۽ ان جي ڀرتي ڪندڙ شاخن جي وهڪرن وارو خطو آهي ۽ ٻيو سنڌو جي وهڪري ۽ ان جي ڀرتي ڪندڙ شاخن جي ڪناري وارو علائقو آهي. اوڀر وارو پهريون مذڪوره علائقي وارو گنگا جو وهڪرو پنهنجي تجارت ۽ ڏن سان گڏ پنهنجي فطري ڳٽي ڪلڪتي وٽ پهچي ٿو. ٻيو الهندو پاڻو، جنهن کي جيڪڏهن فن ۽ سائنس جي سگهه سان ڪارڻي ٿجي ته پنجاب جي تجارت ان جي پنجن ندين جو گس ڏئي سنڌوءَ واري وهڪري جي واٽ وٺي نئين اڀرندڙ بندر ڪراچيءَ وٽ پهچي سگهي ٿي. هن بندر جي اوڻپ مان ائين لڳي ٿو ته هي ڪلڪتي جيان ڪڏهن اولهه-ڏکڻ هندستان جو نهايت شاندار بندر بڻجي ويندو، جڏهن ته ڪلڪتو اتر-اوڀر هندستان جو هڪ مشهور بندر آهي. جيڪڏهن آگري ۽ دهلي وٽان اتر کان ڏکڻ هڪ ڊگهو ليڪو ڪڍبو ته ٻنهي پاڻن جي هڪ قسم جي فطري سرحد نڪري ايندي. سڀ سهولتون جيڪي اڀرندي پاڻي ۾ آهن، سي جيڪڏهن الهندي پاڻي کي ڏنيون وڃن ته ڪڍيل ليڪي جي الهندي پاسي واري ساري تجارت مختلف مرحلا طئي ڪندي آخر سنڌوءَ وارو گس وٺي ڪراچيءَ وڃي دنگ ڪندي، جهڙي ريت اڀرندي پاسي وارو واپار گنگا وارو گس وٺي ڪلڪتي وڃي توڙ ڪندو آهي. موجوده دور

۾ اهڙين سهوليتن جي اڻ هوند ڪري صفا اتر-اولهه وارن علائقن جي تجارت وڌڻ ڏچن کان پوءِ اڀرندي ڀاڱي ڏانهن هلي ويندي آهي. جيڪڏهن سنڌوءَ وارو سنڌو گس جڏهن جڙي راس ٿيندو ته اها ساري تجارت ڦري گهري اچي ڪراچيءَ ۾ ڪئي ٿيندي. ڪراچيءَ جي هن بندر وٽ نه رڳو اتر-اولهه هندستان جو تجارتِي مال اچي پهچندو، پر انگريز سلطنت کان ٻاهر وچ ايشيا جو واپاري مال سرنڌو سرڪندو نيٺ هتي اچي ٺڪاءُ ڪندو ۽ ان مال بدلي يورپي مال ڏنو ويندو. ان ساڳئي طرف (اوپاريئن ڀاڱي جي پيٽ ۾) انگريز سرڪار جو سامان، فوجن جو هٿيار باروت ۽ يورپي سياح به گهڻا ايندا رهندا. ان جو ڪارڻ اهو آهي ته هندستان جي ٻين بندرن جي پيٽ ۾ هي بندر يورپ جي وڌيڪ ويجهو آهي.

الهندي ڀاڱي وارو آمدرفت جو هي گس نهايت اهم آهي. هن رڻا جو پهريون مقصد ڪراچي ۽ ملتان کي درياهي ۽ ريل رستي ڳنڍڻ آهي. هيءُ ماڳ ان ٽاڪ کان ٿورو مٿان آهي، جتي پنجاب جا پنج درياهه اچي سنڌوءَ سان سنگم ڪندا آهن. پهرئين مرحلي ۾ ڪراچي کان حيدرآباد تائين ريلوي پٽڙي وڃائي ويندي، جنهن جو فاصلو ۱۲۲ ميل آهي. ان جي اڏاوت جو ٺيڪو سنڌ ريلوي ڪمپني کنيو آهي. اتان کان پوءِ سنڌوءَ وسيلي ملتان تائين آڳوٺ هلايا ويندا. ملتان کان مٿي لاهور ۽ امرتسر تائين ريل پٽڙي وڃائي ويندي. بعد ۾ ڪلڪتي ۽ پشاور جي وچ تي ”نارت ويسٽرن ريلوي“ جي آمدرفت شروع ڪئي ويندي. ملتان کان لاهور ۽ امرتسر وارو ريل رستو پنجاب حڪومت لاءِ گهڻو اهم آهي. انگريز سرڪار به هن رڻا بابت ڀڄا ڳاڇا ڪرڻ شروع ڪئي آهي. هيءُ مناسب وقت آهي جو هن اهم ريل رستي جي خوبين ۽ سهوليتن جو هتي اپتار ڪجي.

هن ريل رستي جي آخري اسٽيشن امرتسر هوندي. هيءُ شهر پنجاب جي نهايت اهم تجارتِي مرڪز کان سواءِ اتر هندستان جو مشهور شهر پڻ آهي. هتان جي واپارين جو تعلق نه رڳو هندستان جي ٻين

واپاري شهرن سان آهي، پر سندن يورپ ۽ وچ ايشيا جي اهر ماڳن سان به انهن جو تعلق آهي. هتي تهيت جي ان جون مشهور تيار شيون، ڪشمير جون شالون، افغانستان جو خشڪ ميوو ۽ گرم مصالحو، ترڪي جا غاليچا، بخارا جو پٽ، تاتار جي پشمير ۽ ڪلون، روس جو چيٽ جو ڪپڙو ۽ چمڙو ايندو آهي. مال بدلي مال ۾ يورپ جو سوتلي ڪپڙو، لوهه جو تيار مال، بنگال جو ٺهيل ڪپڙو، هندستان ۽ پنجاب جي ڪنڊ ڏني ويندي آهي، هن واپار مان پنهنجي لک پائونڊ ساليانو ايت ٿئي ٿي. هتي ايندڙ تجارتي مال جو وڏو حصو گرانڊ ٽرنڪ روڊ وسيلي ڪلڪتي کان ايندو ۽ اوڏانهن ويندو آهي. ڪجهه حصو بمبئي کان ۽ بمبئي ڏانهن به موڪليو ويندو آهي، جيڪو وچ هندستان جي ڏکين رستن ۽ راجپوتانا جي رٿيت مان وڏي مشڪلات کان پوءِ منزل تي رسي ٿو. رستي جو ٽيون حصو سنڌو ۽ ان جي ڀرتي ڪندڙ شاخن وسيلي آمدرفت آهي. ان کان پوءِ ساري آمدرفت ريل وسيلي ٿيندي. اها امرتسر، لاهور ۽ ملتان کان شروع ٿي رهي آهي، جيڪا نيٺ وڃي ڪراچي پهچندي. رٿا جي پوري ٿيڻ کان پوءِ انهن علائقن جون ٻاهر ويندڙ شيون ڪلڪتي معرفت برآمد ڪونه ٿينديون. پر شرط اهو آهي ته ڪراچي ڏانهن وڃڻ لاءِ اهڙيون سهوليتون موجود هجن. اهڙين شين جو پوءِ بمبئي ڏانهن وڃڻ جو ڪوبه امڪان ڪونه رهندو. اهي وچ هندستان جي ڏکين رستن مان گذرڻ بدران سولائيءَ سان ملتان رسنديون ۽ اڳتي وڃي ڪراچي نڪرنديون. ساڳيءَ ريت امرتسر، امرتسر ۽ دهليءَ جي وچ وارن علائقن، اتر-اولهه سرحدي صوبي يا ان جي پريڻ پاسي وارن خطن جو درآمدي تجارتي سامان به هاڻي ڪراچي بندر تي لهندو ۽ اتان کان اوڏاهين موڪليو ويندو جيڪو اڳي ڪلڪتي ۽ بمبئي کان موڪليو ويندو هو.

”هن گهڻي آمدرفت کان علاوه جيڪا عام ۽ ڏيهي دلچسپيءَ لائق آهي سا بهي ٿوري گهڻي آمدرفت آهي، جيڪا پنجاب ۽ ڪراچيءَ وچ ۾ اڳتي جاري ڏسجي ٿي. پر هن فطري بندرگاهه ۽ ان جي ڳڻي ڏانهن ان جي

رفتار تمام گهٽ آهي، جيڪا پنجن ندين وسيلي جڏين سڏين ڏيهي
 ٻيڙين معرفت اڳتي رواني ڪئي ويندي آهي. اهڙيءَ ريت انهن پنجن
 درياهن جو ڏنگو ڦڏو ڏکيو سڪيو سفر ڪري سامونڊي سفر ڪرڻ
 جهڙي آگيوٽن وٽ رسندو. درياهي آمدرفت ستلج ۾ تمام گهڻي آهي.
 ان کان جھلم، ان کان پوءِ سنڌوءَ ۾ ۽ سيني کان ٿوري چناب ۽ راويءَ
 ۾ هلي ٿي. هيٺ لهواري ۽ اوپاري هلندڙ آمدرفت جو وڏو ڀاڱو لهواري
 آمدرفت جو آهي، جيڪو چار ڀاڱي پنج آهي. باقي پنجون حصو مٿي
 اوپارو ويندو آهي. هن انگن اکرن جي پٺڀرائي مٿن ڇوٽ ۾ رکيل
 رجسٽر مان به ٿئي ٿي، جيڪو ٻڌائي ٿو ته 700000 مڻ يا 35000
 ٽن مال هيٺ ۽ مٿي روانو ٿيندو آهي. جيڪڏهن ريلوي تعمير ٿيڻ کان
 پوءِ پاڙو ٻيڙين جي اگهه کان گهٽ ورتو ويندو ته واپاري هيڏانهن
 چڪجي ايندا ۽ ستلج، راوي، چناب ۽ جھلم ۾ ٻيڙين وسيلي هيڏي
 هوڏي ويندڙ مال ملتان کان امرتسر واري ريل وسيلي وڃي منزل مقصود
 پهچندو. پر جيڪڏهن ريلوي کي پشاور تائين وڌايو ويو ته پوءِ جھلم
 ۽ سنڌوءَ ذريعي ٻيڙين ۾ ويندڙ اهو مال پهريائين لاهور روانو ڪيو
 ويندو جتان پوءِ پشاور موڪليو ويندو ۽ هيٺ ويندڙ مال وري لاهور
 کان هيٺ ملتان روانو ڪيو ويندو. جهاز رانيءَ جو موجوده حال خراب
 آهي. درياهه به وڪڙن وارا ۽ ڏکيا آهن. ماڻهو اهڙيون ڳالهيون ڏسي ٻاڏ
 ٿي اچي ريل واري آمدرفت مان فائدو حاصل ڪندا، پر شرط اهو آهي ته
 پاڙو ٻيڙين واري پاڙي کان گهڻو سستو هئڻ کپي. هتان جي ڏيهي شين
 جي هيڏي هوڏي روانگي لاءِ ريلوي ضروري آهي. پنجاب جي هر ڀلي
 چاهيندڙ جي مرضي اها هوندي ته ريلوي ملتان کان لاهور ۽ اتان امرتسر
 تائين ضرور تيار ڪئي وڃي. اهڙي قسم جي آمدرفت اڳتي قائم آهي ۽
 حوصله افزا آهي. پر جيڪڏهن ريلوي رستو تيار ٿيو ته اها ايتري وڌي
 ويندي جنهن جو ڪو مثال ئي ڪونه آهي. ان ڪري زمين جي ڍل وڌڻ
 جو به قوي امڪان آهي. ڇاڪاڻ ته هتي ان جي پيداوار تمام گهڻي
 ٿيندي آهي. ڏيهي ڪپت کان پوءِ واڌو اناج جيڪو اڍائي لک ٽن کان ٽه

لک ٽن ٽيندو سو ريل رستي گهرج وارن علائقن ڏانهن موڪليو ويندو. اڳهه جي چاڙهه ڪري ماڻهن ۾ اناج پوکڻ جو گهڻو چاهه پيدا ٿيندو ۽ غير آباد زمينون به آباد ٿي وينديون. ان ڪري ماڻهو پنهنجي وت کان وڌيڪ سگهه پوکيءَ جي پورهئي ۾ ڪتب آڻيندا. هتي تمام سٺي جنس جي ڪڻڪ پيدا ٿيندي آهي. هي صوبو اهڙيءَ پيداوار ڪري گهڻو مشهور آهي. ڪمند به تمام ڀلو ٿئي ٿو. ڪوشش ڪجي ته نير به ڀلو ٿي سگهي ٿو. هتان اهو واپاري وڪر ٻاهر به موڪليو ويندو آهي، پر اهو وڙ ۾ ڪجهه ڪسو هوندو آهي. هتان وارن ماڻهن کي نير ٺاهڻ جو پورو پتو ڪونه آهي. جيڪڏهن هن پاسي ڌيان ڏبو ۽ جتن ڪبو ته ان وڪر جي ٺاهڻ ۾ سڌارو اچي سگهي ٿو. هاڻي تازو اهو به پتو پيو آهي ته هتي اعليٰ قسم جي سڻي پيدا ٿي سگهي ٿي. ٿوريءَ ڪوشش سان هتي تاندوري واري سڻي پوک ٿي سگهي ٿي. ڪن علائقن ۾ (hemp) جنس واري سڻي ٿيندي آهي، جنهن جي تاندوري کي به ٻاهر موڪلي سگهجي ٿو. هن علائقي ۾ هزارين چورس اهڙي زمين به آهي، جنهن مان شورو بنائي سگهجي ٿو، جيڪو هاڻي به ٻاهر موڪلڻ واسطي ٺاهيو ويندو آهي. ساڳي قسم جي زمين مان سوڊيم ڪاربونيٽ به ججهي مقدار ۾ ملي ٿو. هن صوبي جي جابلو ۽ ميداني علائقن ۾ اڪيچار ريڊون نظر اينديون، ان ڪري هتي ان به جام ٿيندي آهي. اهو واپاري وڪر ته اڳيئي برآمدي مال ۾ شامل آهي. ٿوريءَ ڪوشش سان ان جو مقدار گهڻو وڌائي سگهجي ٿو. ٻاهر موڪلڻ لاءِ ٻيون به ڪوڙ ساريون شيون جهڙوڪ: شالون، پٽ، غاليچا، سوتي ڪپڙو وغيره جيڪو امرتسر لاهور، ملتان، نورپور، لڌيانه ۾ جڙندو يا ٻاهران کان هتي ايندو آهي. هن وقت ائين چوڻ اجايو ٿيندو ته ريل وسيلي ڪيترو ۽ ڪهڙو مال ٻاهر موڪليو ويندو، ڇاڪاڻ ته ان پٺيون ماڻهو پڪ سان چئي ڪونه سگهندو ته ريل رستي ڪيترو تجارتي مال پنجاب کان ٻاهر موڪلي سگهجي ٿو. پر هڪ اندازو ضرور قائم ڪري سگهيو ته ٻاهر ويندڙ اهڙو تجارتي وڪر گهٽ ڪونه هوندو. يورپي مسافرن لاءِ ته پڪ سان

ڪجهه به چئي ڪونه ٿو سگهجي. باقي ڏيهي مسافر ته تمام گهڻا هوندا. لاهور ۽ امرتسر جي وچ واري رستي ٺهڻ کان پوءِ مسافرن جو انگ تمام گهڻو وڌي ويو آهي. اوسي پاسي جا هزارين ماڻهو پيا هن سٽڪ سان ايندا ويندا ڏسبا. اڄ کان ڇهه سال اڳ لاهور شهر ۾ ويهه بگيون (هڪ گهوڙي واري گاڏي) به ڪونه ڏسبي هئي. پر ان جي جاءِ تي اڄ لاهور ۽ امرتسر جي وچ تي 250 گهوڙي گاڏيون ڏهاڙي وينديون پيون نظر اينديون. معلوم ٿئي ٿو ته ريلوي جي آمدرفت شروع ٿيڻ کان پوءِ پنجٽيهن ميلن جي ريل جي هن رستي مان سرڪار کي ڏهه هزار پائونڊ ايت ٿيڻ جي توقع آهي. ملتان ۽ لاهور واري ريل جي رستي سان مسافرن جو انگ هن کان ٻيڻ تي وڌڻ جو امڪان نظر اچي رهيو آهي. جيڪڏهن ڪراچيءَ ڏانهن ويندڙ هي رستو کلي پيو ته حاجي سڳورا به مڪي شريف ڏانهن وڃڻ لاءِ ريل جو هي سٺائو سفر ڪرڻ وڌيڪ پسند ڪندا.

هن ريل جي رستي تعمير ٿيڻ کان پوءِ آمدرفت جون تمام گهڻيون سهوليتون پيدا ٿي پونديون ۽ هن رستي جو مستقبل به روشن نظر اچي ٿو. ريل جي پٽڙي وڃائڻ ۾ ڪابه ڏکيائي نظر ڪانه ٿي اچي. ريل جي هن حصي جي آخري اسٽيشن جي مٿئين پاسي علائقو تمام گهڻو سرسبز آهي. پر جنهن خطي مان ريل جو هيءُ رستو گذري ٿو، سو برپت ۽ ويران آهي. ملتان ۽ لاهور جي وچ ۾ 240 ميلن جو فاصلو آهي. زمين جو مٿاڇرو سئون سڌو سخت ۽ غير آباد آهي. جڏهن پٽڙي وڃائي ويندي ته فصل ڏيندڙ ڀليون ٻيون يا انساني وسنديون تباه ڪونه ٿينديون. اهڙين غير آباد زمينن جو معاوضو به نالي ماتر هوندو. لاهور ۽ ملتان جي وچ واري دواڻي واري علائقي جو وچون پاسون مٿاهون آهي جيڪو ندين ڏانهن هوريان هوريان هيٺاهون ۽ لاهوندو ڏسبو. وچ واري مٿاهين ڀاڱي مان ڪيترا واهڙ درياهن ڏانهن ويندا نظر ايندا آهن. جيڪڏهن انهي دواڻي مان ڪوبه رستو گذرندو ته درياهن جي ڪنارن ڀرسان وهندڙ واهڙ روڻيون ان رستي کي ضرور ڪپينديون. جيڪڏهن رستو وچ واري

مٿاهين ڀاڱي مان تعمير ڪيو ويندو ته اهڙو ڪوبه واهڙ يا روڻي سامهون ڪانه ايندي. اهڙيءَ ريت جيڪڏهن ريل جي پٽڙي ان مٿاهين وچين پٽ مان ۽ باري دوابه ڪئنال سان پوروچوٽ تي تعمير ڪئي وئي ته آڏو ڪوبه واهڙ يا روڻي ڪانه ايندي جنهن تي پل تعمير ڪرڻي پوي. نه وري ڪو ڍورو ايندو جنهن کي پورڻ جي تڪليف ڪرڻي پوي ۽ نه وري ڪا مٿاهين آهي جنهن کي ڪٽڻو ڪورڻو پوي. ان فاصلي جو چار ڀاڱي پنج حصو اهڙو سئون سنواٽو پٽ آهي. ملتان ڀرسان اهڙا ٻه چار آبپاشيءَ جا واه آهن، جن تي پليون جوڙڻيون پونديون يا ڪي ڍوريون ڏهيون آهن، جن تي پراءِ وجهي سئون سڌو ڪرڻو پوندو. ملتان ۽ لاهور جي وچ وارو علائقو اهڙو ته سئون پٽ آهي جو ڪنهن خاص علائقي جي نه چونڊ ڪرڻي پوندي ۽ نه وري وڌيڪ سستي ۽ سولي رستي جي پسند ڪرڻ واسطي مهمل شروع ڪرڻ جي ضرورت آهي. لاهور ۽ امرتسر وارو علائقو گهڻو آباد ۽ ساڳئي ريت سئون پٽ آهي. اتي انجنيئرنگ سان لاڳاپيل ڪي به ڏکيايون ڪونه ڏسبيون. ڀران فاصلي اندر تي چار واهڙ ۽ هڪ واه آهي، جن مٿان ريل پٽڙي گذارڻ لاءِ پلين جي اڏاوت ڪرڻي پوندي. جيتري قدر انهن پلين جي جوڙڻ واسطي ڪنهن سامان ۽ مواد جي ضرورت جو تعلق آهي ته لوهه ته انگلنڊ مان آڻايو ويندو ۽ عمارتي ۽ عام ڪاٺ اوسي پاسي جي جابلو جوءِ مان ٻيڙين وسيلي آندو ويندو. ٻارڻ جو ڪاٺ ته ويجهي جوءِ مان تمام گهڻو ملي پوندو. اڌ فاصلي جيترو ڪنڪر به سولائي سان ملي ويندو. اوساريءَ جي ڪم جي به گهڻي لوڙ ڪانه پوندي. جيڪڏهن ضرورت پئي به ته سرون تمام جهلي انگ ۾ ملي وينديون. جن ماڳن تان ريل پٽڙي گذرندي اتي انساني وسنديون تمام ٿوريون آهن. جيڪڏهن ڪم جو گهڻو زور پيو ته مزدور ٻين علائقن مان گهرائڻ به سولو آهي.

هتي طبعي ۽ انجنيئرنگ سان لاڳاپيل ڪي به ڏکيايون ڪونه آهن جيڪا هڪ سٺي ڳالهه آهي. جيڪڏهن ريل پٽڙي سولي سستي تيار ٿي وئي ته ريل اختياريءَ وارا پاڙا ڪرايا به هلڪا رکندا. مسافرن جي

آمدرفت گهڻي فائدي واري ٿيندي. هنن علائقن جي ايت به گهڻي آهي. جيڪڏهن ان جي آمدرفت تي پاڙو ڪجهه وڌيڪ ورتو ويو ته ماڻهو سهي ويندا. پر جي آمدرفت وارو مال گهڻو آهي ۽ قيمتي نه آهي ته ان جي پاڙي ڪرائي جي اڳهن ۾ گهٽائي ڪرڻ ضروري هوندو. ڇاڪاڻ ته مال گاڏين جي رفتار پاڙي ڪرائي گهٽ هجڻ ڪري تمام ٿوري هوندي. ان ڳالهه جو هن حقيقت تي مدار هوندو ته جيڪڏهن پاڙو ڪرايو مناسب هوندو ته ريل جي رفتار درياهن ۾ هلندڙ ڏيهي ساخت جي پيرين کان وڌيڪ هوندي. ايندڙ باب ۾ درياهي سفر ۾ ترقي آڻڻ تي وڌيڪ زور ڏنو ويندو. جيڪڏهن پاڻيءَ وسيلي سڌريل آمدرفت ۽ ريل جي شروعات ڪئي وئي ته اهي ٻئي هڪ ٻئي جي ڪم ڪار ۾ ڪابه دست اندازي ڪونه ڪندا. هن قسم جي آمدرفت ڪري تجارتي آمدرفت ۾ بي انتها واڌارو ٿيندو ۽ ان سان گڏ پيداواري وسيلن ۾ گهڻي ترقي اچي ويندي. ريل ۽ آگبوتي آمدرفت کي پنهنجي پنهنجي اهميت آهي ۽ ٻنهي کي دولت جي ايت ۽ تهذيب جي ترقيءَ لاءِ ڌار ڌار نمايان ڪردار ادا ڪرڻو پوندو.

مٿي بيان ڪيل حاڪمي ۾ جاءِ نه هجڻ ڪري تفصيل ڪونه ڏنا ويا آهن. تجارتي ۽ غير تجارتي اسمن جا تفصيل تمام گهڻا ۽ دلچسپ آهن تنهن ڪري اهي ڪنهن جدا رپورٽ ۾ ڏنا ويندا. پر جيڪڏهن ضرورت پئي ته هن حقيقت جي پٺڀرائيءَ لاءِ انگن اکرن سان لاڳاپيل ثابتيون پيش ڪري سگهجن ٿيون. في الحال ته انهن ڳالهين کي اڃا تري ۽ مٿاڇري نموني قلمبند ڪيو ويو آهي ۽ اهي ڳالهيون هن رٿا جي اهميت جي هر ذري پرزي سان واسطو رکن ٿيون، جيڪي اتر-اولهه هندستان جي ان تجارت جي ترقيءَ کي نئون جنم ڏئي سگهن ٿيون، جيڪا اڃا اڻ سڌريل شڪل ۾ موجود آهي. ريل ۽ آگبوتي آمدرفت جي شروعات کان پوءِ ان جي اچ وڃ لاءِ تمام گهڻيون سهوليتون پيدا ٿي پونديون ۽ اهي ناڻي جي ايت جي نقطئه نظر کان به وڏي فائدي واريون آهن. جن مان ايڪيهه ملين پورهيت لاپ پرائيندا. پنجاب جي ترقيءَ واسطي هن کان

وڌيڪ مفيد ڳالهيون ٻيون نظر ڪونه ٿيون اچن. (۱)

هن ريل پٽڙيءَ کان وڌيڪ ٻي ريلوي لائين هندستان جي حڪومت کان سهڪار جي گهرجائو ڪانه آهي. امرتسر کان وٺي ملتان تائين ريل جو هي رستو هندستان جي واپار جي شههه رڳو ثابت ٿيندو. ميرٺ کان وٺي سليمان جبل تائين ساري علائقي جو ٻاهر وڃڻ جو واحد ڳڻو فقط ڪراچي آهي. ڪلڪتي کي گنگا درياه جي وڏي سهوليت حاصل آهي، هن وهڪري ۾ پاڻي سدائين هڪ ڪرو وهندو آهي. پاڙي ڪراڻي جا اگهه به ڏاڍا سستا آهن. پر پنڌ تمام گهڻو آهي، تنهن ڪري ان آمدرفت ۾ هڪ جهڙائي ۽ هڪ ڪراڻي ڪانه ڏسبي آهي. بمبئي ته هن کان ٻيڻو پري آهي. هندستان ۾ خشڪيءَ رستي هڪ ميل سفر ڏکيائي ۾ پاڻي جي سفر جي ڏهن ميلن برابر ٿئي ٿو. هتان جي ماڻهن هن اهم حقيقت ڏانهن ڪو توجهه ڪونه ڏنو آهي، تنهن ڪري هنن علائقن جي ترقي ۽ تعمير رکيل رهي آهي. آمدرفت جي هن قسم جي تعمير کان سواءِ نه زراعت ترقي ڪري سگهي ٿي ۽ نه وري ڍل محصول ۾ واڌارو ٿي سگهي ٿو. ڇاڪاڻ ته ان جا پانڊا جيڪي دولت جي علامت هوندا آهن، تن جي ڄڻ ته رستا-روڪ ڪئي وئي آهي. جيستائين ڪابه ايت مارڪيٽ تائين نه ٿي پهچي، تيستائين ان جي واڌاري ۽ سڌاري لاءِ هر جتن اڪارت ثابت ٿيندو. اها هڪ حقيقت آهي ته جيڪي رٿائون ۽ منصوبا تيار ٿي رهيا آهن، تن وسيلي هنن علائقن جو ٻاهر وڃڻ واري ڳڻي ڪراچيءَ سان ڪو سڌو تعلق پيدا ٿي ڪونه سگهندو، پر اوڏانهن ويندي رستي ۾ جيڪي اهم ڏکيائيون آهن، تن کي ڏور ڪرڻ ۾ ضرور سهائتا ملندي. امرتسر وچ ايشيا جي تجارتي مال جي مشهور منڊي آهي. اتان ايندڙ گرم مصالحن، ڪلن، چيٽن، غاليجن، رنگن، پيسار، خشڪ ميوي سان لڏيل قافلا، پشاور، ڊيري اسماعيل خان يا بولان لڪ کان لنگهي اچي امرتسر ۾ لهندا آهن. ان ۽ ڪنگڻ ڪار ٽپيٽ کان، شالون ۽ غاليجا ڪشمير کان ۽ درياهن جي دوائن کان اناج به ڪڍي اچي هتي اتر هندستان جي اهم واپاري مرڪز ۾ پهچندو آهي. هن ريل

پٽريءَ تيار ٿيڻ کان پوءِ اتر-اولهه هندستان واسطي ٻاهر وڃڻ لاءِ هڪ نئون گس ملي ويندو. هتان جو نير ڪلڪتي رستي وڏي ڏچي کان پوءِ ٻاهر وڃڻ جي اوسيڙي ۾ پانڊن ۾ پيو سڙندو آهي. ريل جي پٽريءَ جي تعمير کان پوءِ ان اناج کي ٻاهر وڃڻ جا موقعا ملندا. لاهور به پنهنجي جاءِ تي اهم تجارتي مرڪز آهي جنهن کي ننڍڻ اڄ ڪلهه جو فيشن ٿي پيو آهي. هي به سکر ۽ سوڌن ماڻهن جو شهر آهي ۽ پنجاب جي هڪ ڪروڙ نوي لک ماڻهن جي سياست جو اهم ماڳ آهي. ملتان کان حيدرآباد تائين آمدرفت پاڻيءَ وسيلي آڳوٺن معرفت ٿيندي. اتان کان ڪراچيءَ تائين سفر ريل وسيلي ڪيو ويندو، جيڪا هن وقت تيارين جي مرحلن ۾ آهي. اها هڪ حقيقت آهي ته آمدرفت جو اهو رستو پوءِ به چڻ اڻ پورو آهي. ڇاڪاڻ ته آڳوٺن جي آمدرفت واري رستي جو پاڙو ڪرايو الڳ هوندو. پر هن طريقي سان سنڌ ۽ پنجاب جي وچ ۾ آمدرفت جو سلسلو قائم ٿي ويندو، جيڪا هڪ سٺي ڳالهه آهي. ان کان پوءِ اتر ۽ اولهه هندستان جي ماڻهن لاءِ يورپ وڃڻ واسطي هڪ نئون رستو کلي پوندو. هن کان علاوه انگريزي عملدار يا فوجي جيڪو اتر-اولهه هندستان ڏانهن سڌو ويندو ته هن رستي سان سگهوئي وڃي پنهنجي ماڳ تي پهچندو.

اهو چوڻ به اجايو آهي ته هن قسم جي آمدرفت مان وڏي لاڀ جي آس آهي. اهو رستو جيڪو حڪمراني جي علائقن کي سمند سان ڳنڍي، تنهن جي ناڪام ٿيڻ ۽ منافي نه ڏيڻ جو ته ڪو امڪان ئي ڪونه آهي. ملتان کان امرتسر وارو ريل جو رستو ٽن اهم ماڳن کي پاڻ ۾ ڳنڍي ٿو، تنهن ڪري ان مان فائدو ڪو گهٽ ڪونه ٿيندو. هن قسم جي خيالي بحث مباحثن کي ڇڏي ڏيون ته سٺو ٿيندو. (۲)

هن ريلوي پٽري جي ڪم جي شروعات ڊسمبر 1856ع ۾ ڪئي وئي. پر پنجاب ۾ وڳوڙي حالتن ڪري ان ڪم ۾ ڪيتريون ئي رنڊڪون پئجي ويون ۽ سروي سان لاڳاپيل عملي ۽ انجنيئرڻ کي فوجي خدمتن سرانجام ڪرڻ لاءِ اوڏانهن منتقل ڪيو ويو. اها سروي ئي

1857ع ۾ وڃي پوري ٿي. هيٺ چيئر مئن جو ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ
 ڏانهن هڪ خط ڏجي ٿو جنهن سان انجنيئر جي رپورٽ شامل ڪئي
 وئي آهي. مذڪوره رپورٽ ۾ بنا دير موڙي گڏ ڪرڻ جي موڪل لاءِ
 گذارش ڪئي وئي آهي:-

سنڌ ريلوي ڪمپني

گراهام هائوس، اولڊ براد اسٽريٽ

20 آڪٽوبر 1857ع

سر جيمس سي. ميلولي ڏانهن

سائين!

عزت مآب ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس طرفان تاريخ 3 جولاءِ
 1856ع تي ملتان، لاهور ۽ امرتسر علائقي جي سروي بابت ڏنل
 منظوري جي حوالي سان گذارش ڪري رهيو آهيان ته عزت مآب ڪورٽ
 سڳوري جي ڄاڻ لاءِ پنجاب سروي جي سپريٽنڊنگ انجنيئر مسٽر برٽن
 جي تيار ڪيل رپورٽ پيش ڪري رهيو آهيان، ان سان گڏ سندس تيار
 ڪيل رٿائون ۽ انهن جا مختلف مرحلا پڻ موڪلجن ٿا. هن کان علاوه
 ڪمپني بهادر جي ڪنسلٽنٽ انجنيئر مسٽر يارو جو هڪ ياداشت نامون
 به شامل ڪيو ويو آهي، جنهن کي پڻ مٿي بيان ڪيل ڪاغذ پيش ڪيا
 ويا آهن.

(۲) رپورٽ جي مطالعي کان پوءِ معلوم ٿيندو ته هيءُ علائقو اهڙو
 آهي، جنهن ۾ ريلوي پٽڙي وڃائڻ واسطي سڀ سهوليتون موجود آهن.
 هن ڪم ۾ انجنيئرنگ کاتي سان لاڳاپيل ڪي ڏکيائيون نظر ڪونه
 اينديون. ساري مفاصلي ۾ في ميل تي فقط هڪ فوٽ جي لاهونديءَ جو
 فرق نظر ايندو. رستي ۾ ايندڙ هيٺاهيون ۽ مٿاهيون به نالي مٿان آهن.
 وڏي خرچ واريون ڀليون ۽ موريون ته نظر ئي ڪونه اينديون. خرچ فقط
 ريل جي پٽڙي واسطي هڪ مستقل رستي کي پراءِ وجهي تيار ڪرڻ ۾
 ايندو. ڪجهه خرچ آبپاشي جي واھن ۽ پاڻي جي نيڪال جاري رکڻ،
 پاڻيءَ جي ٽنڪن تيار ڪرڻ، اسٽيشن جي چوڌاري جهنگلو

ٺاهڻ ۽ ريلوي جي گاڏن ۽ انجنيئر تيار ڪرڻ ۾ لڳي ويندو.

(۳) ريل رستو به گهڻو ڪري هموار ۽ سٺوون آهي. ان ڪري سندس اڏاوت ۾ خرچ تمام ٿورو ايندو. ٻارڻ جو خرچ به گهٽ ۾ گهٽ ايندو. پٽڙي ۾ ور وڪڙ تمام ٿورا آهن، تنهن ڪري ريل جون انجنيئرن ان رستي جي ڀيٽ ۾ تمام ٿوريون ڪتب اينديون، جنهن ۾ ور وڪڙ تمام گهڻا هوندا آهن. هن ڪم سان لاڳاپيل ڪمي ۽ پورهيت به هتي تمام گهڻو ۽ سستو آهي، جيڪي سرڪاري ڪم رکجي وڃڻ کان پوءِ وندا ويا هوندا آهن. پٽڙي وڃائڻ جي ڪم ۾ جيڪڏهن هتان جي ڏيهي ماڻهوءَ کي ٺيڪيدار بڻائبو ته اهو ماڻهو ڪم جلديءَ ۾ اڪلائي ڏيندو.

(۴) سرڪار جي سروي جا ماڻهو به سپرٽينڊنگ انجنيئر جي نظرداريءَ هيٺ ڪم ڪري رهيا آهن. مذڪوره سپرٽينڊنگ انجنيئر مختصر ماڻهن جي اتالي سان وڏين ڏکياين هوندي به تمام ٿوري عرصي اندر ڪيتريون ئي مفيد رٿائون ۽ انهن جا مختلف مرحلا ترتيبوار تيار ڪري هن بورڊ ڏانهن روانا ڪيا آهن. سنڌ ريلوي ڪمپني جي ايجنٽ پنهنجي راءِ جي اظهار سان گڏ سارا ڪاغذ پٽ پنجاب جي چيف ڪمشنر ڏانهن روانا ڪري ڇڏيا آهن، سرڪار ليفٽيننٽ گريٽيڊ کي هن ريل پٽڙي بابت رپورٽ ڏيڻ لاءِ مقرر ڪيو آهي، جيڪو پڻ نهايت فرض شناسيءَ سان پنهنجي ڪم ۾ جڻبي ويو آهي. جڏهن چيف ڪمشنر جي رپورٽ پهچندي ته بمبئي سرڪار جي منظوري لاءِ اوڏانهن رواني ڪئي ويندي. ملڪ ۾ ريلوي وسيلي آمدرفت جي سخت ضرورت هئي ريل پٽڙي وڃائي پوري ڪئي ويندي. هي بورڊ نهايت احترام سان عرض ڪرڻ چاهي ٿو ته جيئن سرڪار طرفان منظوري ملندي ته هن اهم ڪم کي شروع ڪرڻ ۾ دير نه ڪئي ويندي. هن رٿا تي خرچ ايندڙ موڙي ڪئي ڪئي ويندي ۽ ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي نقطئه نظر موجب سندن ڪمپني کي ساڀيا جو رنگ ڏنو ويندو.

اوهان جو

مخلص

ڊبليو. پي. ائنڊريو.

سپرنٽينڊنگ انجنيئر وليم برنٽن طرفان پنجاب ريلوي ڪمپني جي
چيئرمئن ۽ ڊائريڪٽرس کي پيش ڪيل رپورٽ.

لاهور۔ 15 جولاءِ 1857ع

مان وارا سائين

ملتان، لاهور ۽ امرتسر شهرن کي ريل وسيلي ڳنڍڻ لاءِ رٿائون
انهن جا مختلف مرحلا ۽ انهن رٿائن تي ايندڙ خرچ جو ڪاٺو ڪري
اوهان ڏانهن موڪلي رهيو آهيان.

خرچ جي هن ڪاٺي ۾ ريل سنگل پٽڙي واسطي جيڪا ساڍا پنج
فوت ويڪري هوندي ۽ ان سان لاڳاپيل هر شيءِ اچي وڃي ٿي، جيڪا
مسافرن ۽ تجارتي مال جي آمدرفت ۽ عام ماڻهن جي تحفظ واسطي
ڪارآمد آهي. ان ۾ ريلوي انجنيئرن، ٻي مشنري ۽ اوزار اچي وڃن ٿا.
اهڙين شين جي چونڊ هندستان جي ٻين ريلوي ڪمپنين جي ڪنسلٽنٽ
انجنيئرن جي صلاح مشوري ۽ سفارشن کان پوءِ ڪئي وئي آهي ۽ اهڙي
منظوري تاريخ 7 مارچ 1856ع تي ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس طرفان
ڏني وئي آهي.

مون هن ڪم سان لاڳاپيل اوهان جي هدايتن تي عمل ڪيو ۽
روينيو سروي جي اعليٰ عملدار ڪپٽن ٽامپسن مهرباني ڪري سندس
سروي رڪارڊ جو مطالعو ڪيو آهي. مان دل جي سچائيءَ سان چئي
سگهان ٿو ته سندس تيار ڪيل سروي رڪارڊ بلڪل سچو ۽ ڪرو آهي
جنهن لاءِ هيءُ سچاڻ ڪامورو ڪيون لهي.

مان سونپيل ڪم کي نهايت ٿوري وقت ۾ ان ڪري پورو ڪري
سگهيو آهيان، جو هيءُ علائقو ريلوي پٽڙي وڇائڻ جي اصول موجب
سئون سڌو هو. هن مقصد واسطي اهڙو مناسب ٻيو علائقو ڏنو ئي
ڪونه آهي، جنهن ۾ روڪون رند ڪون ۽ مونجهارا ايترا گهٽ هجن.

مون ريل جي پٽري وڃائڻ جي مقصد واسطي راوي ۽ ستلج جي وچ واري مٿاهين پٽيءَ جي چونڊ ڪئي آهي. ڇاڪاڻ ته اهو اتاهون پٽو درياھن جي سالياني ڇاڙھ واري پاڻيءَ جي پهچ کان مٿي آهي. اهڙي پاڻيءَ جي نيڪال واسطي مون رٿا ۽ بندوبست رکيو آهي. مون مليل ڄاڻ موجب اهڙيون ڪي ڳالهيون رکيون آهن، جو هوڏ وارو پاڻي ريل پٽريءَ کي ڪڏهن به هاجو پهچائي ڪونه سگهندو. ايندڙ سال ڇاڙھ واريءَ رت ۾ پاڻ وڃي ان علائقي جي جاچ پرتال ڪري ڏسندس، انهيءَ مقصد سان ته جيئن مليل ثابتين تي جيڪي مان پنهنجا اندازا قائم ڪيان، تن کان مطمئن ٿي وڃان.

هن رٿا تي ڪٿيل خرچ پڪو تمام ٿورو آهي. پٽريءَ جي اڏاوت وارو علائقو سئون سڌو آهي، ان ڪري ٻارڻ ۾ خرچ گهٽ ايندو. رستي ۾ ور وڪڙ به تمام گهٽ آهن، تنهن ڪري ريلوي انجنيئن ۽ ٻي مشينريءَ ۾ گائڻ گوٺ وارو خرچ ان پيٽ ۾ ايڏو ڪونه ٿيندو، جتي پٽري ۾ ور وڪڙ تمام گهڻا آهن.

هن ڪم جي ڏيهي پورهيت تي ايندڙ خرچ انگلنڊ جي پيٽ ۾ فقط 20% آهي.

مون لاهور کان راوي تائين ويندڙ هڪ برانچ لائين بابت خرچ جو ڪاٺو ته ڪيو آهي، پر جنهن علائقي مان پٽري وڃائي ويندي ان جو تعين ڪونه ڪيو آهي. منهنجو خيال آهي ته آئون پاڻ ان علائقي جو معائنو ڪريان ۽ پاڻيءَ جي سالياني ڇاڙھ کي نظر ۾ رکن ڪنهن خاص جوءَ جي چونڊ ڪريان، ته جيئن ريل پٽري اهڙي پاڻيءَ جي پهچ کان مٿاهين پوئي تي جڙي وڃي. جاچ پرتال کان پوءِ مون جنهن علائقي جي چونڊ ڪئي ته ڪٿيل رقم ان لاءِ بلڪل مناسب هوندي. ميان مير واري ڇانوڻيءَ جي ضرورت بابت مون صلاح مشورا ڪيا آهن ۽ ان جي ٻنهي ڇيڙن وٽ ريلوي اسٽيشنون جوڙڻ جي رٿا جوڙي وئي آهي. ملتان، لاهور ۽ امرتسر جون اسٽيشنون ڏيهي مسافرن جي ضرورتن کي نظر ۾ رکن ٺاهيون وينديون. مسافرن جي اهڙي آمدرفت مان وڏي ايت جو امڪان

آهي. انهن اسٽيشن تي تجارتي مال جي آمدرفت لاءِ به جوڳو بندوبست رکيو ويندو.

جيڪڏهن ممڪن ٿي سگهيو ته ملتان ۽ لاهور جي وچ تي موجود اسٽيشن پيرسان وڏا ڳوٺ تعمير ڪيا ويندا. ان باري ۾ منهنجي سفارش آهي ته ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ سان اهڙين تعميراتن لاءِ صلاح مشورو ڪيو وڃي ته اهي ڳوٺ اسٽيشن کان هڪ ميل پري هجن. اتان جون جايون جڳهون خاص ترتيب ۽ اصول سان جوڙيون وڃن. صفائي سنائي جو خيال رکيو وڃي يا وڌيڪ جيڪو اوهان جا انجنيئر اوهان کي مشورو ڏين ان مطابق عمل ڪيو وڃي.

ريل جي ساري پٽري سان ٻارڻ جي ڪاٺ جو جوڳو بندوبست رکيو وڃي.

پٽري سان هر ڏهن ميلن جي وٿيءَ تي اسي قوت اونها کوهه کوٽيا وڃن جتان پاڻيءَ جي هر ضرورت کي پورو ڪيو وڃي. هي اهڙو ڪم آهي جنهن جي شروعات هاڻي ئي ڪرڻ کپي، انهيءَ لاءِ ته جيئن پٽري تي ڪم ڪندڙ پورهيتن جي پاڻي جي ضرورتن کي سولائيءَ سان منهن ڏئي سگهجي.

اهڙيءَ ريت اسٽيشن-گهرن جي تعمير به جلدئي شروع ڪئي وڃي. ڇاڪاڻ ته جڏهن پٽريءَ تي ڪم جي شروعات ٿيندي ته اهي هيڊڪوارٽرن طور ڪم ڏئي سگهندا.

پٽريءَ جي اڏاوت لاءِ مون هميشه پوئي کي ترجيح ڏني آهي، انهيءَ لاءِ ته جيئن مينهوڳي جي رت ۾ پاڻي هيٺاهين ڏانهن وهي هليو وڃي. جيڪڏهن پٽري ڌرتي جي عام مٿاڇري کان هيٺرو هوندي ته اتي پاڻي چرون ڪري بيهي ويندو ۽ جيڪڏهن هيٺاهين ۾ هوندي ته اتان واهڙ بڻجي پاڻي وهڻ شروع ڪندو، جيڪو پٽري واسطي نهايت هاجيڪار آهي.

ريل پٽري ۽ اسٽيشن واسطي فقط 1700 ايڪڙ زمين جي ضرورت پوندي. ان سان گڏ اهي اختيار به حاصل ڪيا وڃن، ته جيئن پٽريءَ جي

ٻنهي پاسن کان زمين ڪوٽي اتان جي مٽي استعمال ڪري سگهجي. هن ڪري جو جتي ٻئي پٿري جي ضرورت پوندي ته ان جي اڏاوت ڪري سگهجي.

مون کي اها ڄاڻ ڪانه آهي ته ايسٽ انڊيا ڪمپني پٿريءَ جي ٻنهي طرفن کان زمين ڪوٽي مٽي استعمال ڪرڻ جو حق فراهم ڪندي الائي نه. جيڪڏهن ڪمپني فصلن جو معاوضو ڏيڻ چاهيندي ته پوءِ منهنجي ڪٽيل خرچ ۾ 5000 پائونڊن جو اضافو ڪيو وڃي.

منهنجي ڪٽيل رقم مان سولائيءَ سان اندازو ڪري سگهجي ٿو ته جتي لاهونديون هن، اتي مون گاهن پوکڻ جو مشورو ڏنو آهي، انهيءَ لاءِ ته جيئن مينهن ۾ اهڙا لاهوندا پٽ پائي وهائي ڪڍي نه وڃي. اهڙيون ڳالهيون انهن ماڻهن کي غير ضروري لڳنديون، جيڪي هندستان جي مينهن کان اڻ واقف آهن. مينهونگيءَ ۾ اهڙين لاهوندين کي ڪاڇڻ کان محفوظ رکڻ واسطي اهڙو بندوبست نهايت ضروري آهي.

ريل جي پٿريءَ استيشنن کي عام ماڻهن جي لنگهه کان بچائڻ واسطي پيهر جي ضرورت آهي. ڇاڪاڻ ته انهيءَ ۾ عام ماڻهوءَ جي پلائي آهي. دواڻي ۾ ڌنارن کان سواءِ سڄو مال چيڪ پيو چرندو آهي. جيڪڏهن ريل پٿريءَ جي وٽ سان اهڙو پيهر نه هوندو ته ماڻهن جو گهڻو نقصان ٿي پوندو.

ريل جي بند سان روڙي وڃائڻ ضروري هوندو آهي. دواڻي واري علائقي ۾ ائين ڪرڻ تمام گهڻو مهانگو پوندو، ڇاڪاڻ ته اتان جبل تمام پري ٿيندا، ان ڪري رءُ پڪل سرون پڇي روڙي بڻائي پٿريءَ تي وڇائجن ته خرچ تمام گهٽ لڳندو.

ريلوي پٿري جي هر ميل تي ليول ڪراسنگ قائم ڪئي وڃي. مون کي پڪ آهي ته اهو فاصلو هر ڌر لاءِ قابل قبول هوندو. مون هر علائقي جي ماهرن کان صلاح مشورو ڪيو آهي، جن جو پڻ اهو خيال آهي ته انهيءَ مقصد واسطي اهو فاصلو مناسب ٿيندو. واهن جي انجنيئرن جو خيال آهي ته اهڙي ليول ڪراسنگ هر ٽئين ميل تي قائم ڪئي وڃي.

منهنجي خيال ۾ اهو هاڻيڪار ثابت ٿيندو.

مون خرچ جو اندازو هتان جي مقامي اگهن مطابق ڪٿيو آهي ۽ هر ڪم جي نسبت ۽ ان سان گڏ ٻاهران ايندڙ سامان جي قيمتن کي نظر ۾ رکي لڳايو آهي. بندر سان ريل جي پٽڙي وڃائڻ ۽ جڙڻ جو خرچ پڪو به هن ۾ شامل سمجهڻ کپي. مون کي پڪ آهي ته ريل جي جائڻيل پٽڙي تي ايندڙ خرچ ڪٿيل رقم جي اندر هوندو.

جيڪڏهن انهيءَ رقم ۾ ڪو انگريز ٺيڪيدار تيار ڪري ڏيڻ تي راضي ٿي وڃي ته اول ان کي ترجيح ڏيڻ گهرجي. پر مون ٻڌو آهي ته ٺيڪيدارن ۽ هندستان جي ريل ڪمپنين جي وچ ۾ ڪجهه مٿ ڦوڪ پيدا ٿي پئي آهي. جيڪڏهن ڪنهن ٺيڪيدار سان ڳالهه ٻولهه پڪي ٿي وڃي ته ڪم پوري ڪرڻ جي ڪانئس ضمانت ورتي وڃي ته متان ڇيهي جي صورت ۾ ڪٿي ٻيجاري ڏئي وڃي. هتي ڏيهي ٺيڪيدار به جام ملي ويندا، جن مختلف سٽڪن ۽ واهن جا وڏا ٺيڪا ڪڍي وقت تي ڪم پورا ڪري ڏيکاريا آهن. جيڪڏهن انهن کي 20 کان 40 ميلن جو ريل جي بند جو هڪ مستقل ٺيڪو ڏنو ويندو ته ڏاڍا خوش ٿيندا. جيستائين ڪنهن خاص ضمانت تي انگريز ٺيڪيدار ملي پوي، تيستائين اهو ڪم ڏيهي ٺيڪيدارن معرفت ڪرايو وڃي ته سٺو ٿيندو. هن حالت ۾ منهنجي ڪٿيل رقم کان ڪجهه وڌيڪ خرچ لڳي وڃڻ جو امڪان آهي. هر هڪ ريل پندرهن فوٽن کان گهٽ هجڻ نه گهرجي، جن کي جهلڻ واسطي لوهيون پليٽون Chairs هئڻ کپن. انهن جو في الحال تعداد ڏهه هزار هجڻ گهرجي. ڪاٺ سليپر به سٺي معيار جا هجن جيڪي هتي في سليپر ٽين روپين ملي سگهي ٿو.

ٻيو سامان جهڙوڪ انجنيون، ريل گاڏا جيڪي مسافرن ۽ مال گاڏين ۾ ڪم اچي سگهن ٿا، سي سڀ انگلنڊ مان گهرايا ويندا. بنادير جي ڪم ٿيڻ جي نقطئ نظر کان مان هيءَ سفارش به ڪريان ٿو ته ريل سان لاڳاپيل مستقل نوعيت جو سامان ٺهرائڻ لاءِ هڪدم حڪم جاري ڪيا وڃن ۽ پوءِ اهو بنا ڪنهن دير جي ڪراچي

روانو ڪيو وڃي. اتان اهو سامان ڏيهي قسم جي ٻيڙين ۾ ملتان پهچندو. ٻيڙين ۾ موڪلڻ ڪري دير ضرور لڳندي. جيڪڏهن هيءَ ڪم وقت سر ۽ خبرداريءَ سان ڪيو ويو ۽ نهايت سچيتائيءَ سان سنڌوءَ تائين پهچايو ويو ته پوءِ ٻئي قسم جي تبصري ڪرڻ جي ضرورت ئي ڪانه آهي. مون کي پوري پڪ آهي ته ڏيهي قسم جون اهڙيون گهڻيون ئي ٻيڙيون آهن، جن کي هن ڪم سان لڳائي سگهجي ٿو. سامان ڍوئڻ ۾ گهڻو وقت لڳي ويندو، ان جي بدران جيڪڏهن ٻيا ڪم جلدي ۾ ٿيندا ويندا ته ٻيڙين جي ڍوئڻ واري ڪسر نڪري ايندي.

هتي جيڪي ريل انجنيون ڪتب اينديون، سي ڪاٺ ٻاري هلڻ واريون هونديون. ساخت ۾ هلڪيون هونديون جيڪي ريل پٽريءَ کي گهٽ گسائي ڳارينديون. يعني اهي انهن انجني کان گهٽ پاور واريون هونديون، جيڪي هاڻي عام طور تي انگلنڊ ۾ تيار ٿي رهيون آهن. هن علائقي جي ريل ايتري ته سٺين سڌي ۽ هموار آهي، جو وڏي پاور جي انجني هلائڻ جي هتي ضرورت ئي ڪانه آهي. ساري پٽريءَ تي چاليهن انجني جي لوڙ آهي. ويهه ڇهه - ڦيڻيون انجنيون هونديون، جن جا پويان ۽ اڳيان ڦيٽا ٽي فوٽ ڇهن انچن جي قطر جا هوندا. چڪڻ وارا ڦيٽا ساڍا ڇهه فوٽ قطر وارا، سائيلفور ٻارهن انچ، اسٽروڪ ويهه انچ ۽ انجن جو وزن ويهه ٽن کان وڌيڪ ڪونه هوندو. باقي ويهه ڇهه ڦيڻيون انجنيون هونديون. اڳيان ڦيٽا ٽي فوٽ ڇهه انچ قطر، پوين ۽ چڪڻ وارن جو قطر پنج فوٽ هوندو. سائيلنڊر چوڏهن انچ، ويهه انچ اسٽروڪ ۽ انجن جو وزن ٻاويهه ٽن کان وڌيڪ هجڻ گهرجي. انجن سان گڏ پاڻيءَ واري گاڏي ۾ ٻارهن سو گئلن پاڻي ڪٺڻ جي گنجائش هئڻ ڪري. ان کي به ڇهه ڦيٽا هجڻ گهرجن، جيڪي ٽي فوٽ ڇهه انچ قطر جا هجن. انجن ۽ پاڻي واري گاڏي جي ڇت هلڪي هئڻ گهرجي ان جي يا مٿان تلهو رنگين ڪپڙو ڍڪيل هجي، جيڪو انجن ۽ پاڻي واري گاڏي کان سڌو مٿي هجي. پاڻيءَ واري گاڏي جي ڇت انجن واري گاڏي

جي ڇت کان مٿي هئڻ ڪپي. اها ڳالهه به ذهن نشين هئڻ پڪي ته ٻاڦ
ٺهڻ واري جاءِ جو هيٺيون سطح پاڻي واري گاڏي جي هيٺين سطح کان
گهٽ ۾ گهٽ نوَ انچ هيٺ هجي، انهيءَ لاءِ ته جيئن پاڻيءَ جي پهچ
سولي ۽ ڪارڪردگي بهتر ٿي سگهي.

سيئي انجنيون ۽ انهن جي پٺيان لڳل پاڻي وارا گاڏا هڪ ئي ماپ ۽
هڪ جهڙي جوڙجڪ جا هجن ته جيئن ضرورت وقت مختلف انجنيون کي
پاڻيءَ جي مختلف گاڏن سان ملائي سگهجي.

هن کان علاوه مان هيءَ به سفارش ڪندس ته ريل گاڏن جو
ڪاٺ سنان لاڳاپيل هر ڪم هتي ڪيو وڃي. لوه سان لاڳاپيل سارو
ڪم ڪار انگلنڊ مان روانو ڪيو وڃي. انهيءَ ساري بندوبست يعني
دوڪانن جي تعمير وغيره يا استعمال ٿيندڙ ڪاٺ کي ڪپڻ وغيره ۾
دير اصلي نه ڪئي وڃي. مان سمجهان ٿو ته هتان جا ڏيهي ڪاريگر
هن ڪم ۾ پڙ آهن. جيڪڏهن نگرانيءَ واسطي فور مين کي مقرر ڪيو
ويندو ته ڪم نهايت سهڻي نموني سرانجام ڪري سگهجي ٿو.

ريل جي پٽڙيءَ جي جڙائي جي ڪم کي سهڻي نموني اڪلائڻ
واسطي ڇهن ماهر انجنيئرن، ڇهن وچين درجي ۽ ڇهن هيٺين درجي جي
خدمتن جي لوڙ پوندي. اهڙيءَ ريت هر ماهر انجنيئر جي هيٺان ٻه ٻانهن
پيلي انجنيئر هئڻ ڪپن. کيس پنهنجي حد جو بااختيار عملدار هئڻ
گهرجي، جنهن جي هٿ هيٺ نقشن ۽ خاڪن تيار ڪرڻ وارو عملو
ڪم ڪندو هجي.

ان ڪم جي سار سنڀال لهڻ لاءِ ڪيترن انسپيڪٽرن جي ضرورت
پوندي، تنهن لاءِ هن وقت ڪجهه چوڻ ممڪن ڪونه آهي. اها حقيقت
هن ڳالهه تي مدار رکي ٿي ته ڪم ڪهڙي نوعيت جو ۽ ڪيتري حد
تائين پڪڙيل آهي. اهڙي قسم جا ماڻهو ڏيهي هئڻ ڪپن.

هتي وچين درجي جا پنج انجنيئر ڪم ڪري سگهندا. پر کين
پبلڪ ورڪس جو وسيع تجربو هجڻ ۽ ٻوليءَ جو ڄاڻو هئڻ ڪپي. هيٺين
درجي جي انجنيئر کي وسيع عملي ڄاڻ هجي ۽ کيس ريلوي جي ٿيوري ۽

پريڪٽيڪل جي ڪافي معلومات هجڻ ڪري.

مان جنهن قسم جي عمل بابت ڳالهائي رهيو آهيان، ان جي بدني سگهه ڇا هوندي يا ان ۾ ڪم ڪرڻ جي دلچسپي ڪيتري هوندي. انهن مان اهڙا پورهيت ۽ ايماندار ماڻهو هوندا، جو جيڪڏهن کين ڪنهن نئين ڪم لاءِ چيو ويندو ته پاڻ ڪونه ڪيائيندا. جيڪڏهن ڪي اهڙا اورچ ماڻهو آهن، ته انهن کي پهرئين درجي يا ماهر انجنيئر طور ترقي ڏني وڃي. اهڙا پنج انجنيئر ملتان ۽ لاهور جي وچ تي ۽ هڪ لاهور- امرتسر واري علائقي ۾ مقرر ڪيو وڃي.

اوهان جي منظوريءَ کان پوءِ پٽڙي ٺهڻ مهل هڪ ماهر انجنيئر، هڪ وچين درجي جو ۽ ڇهه هيٺئين درجي وارا انجنيئر انگلنڊ مان گهرايا وڃن. باقي ٻيا انجنيئر ۽ وڌيڪ عملو هتان ڀرتي ڪيو وڃي.

مان هن راءِ جو آهيان ته جيڪر آئون هي ريل پٽڙي چئن سالن جي عرصي اندر پوري ڪري آمدرفت لاءِ کولي سگهان. جيڪڏهن مٽي ڄاڻايل سڀ سهوليتون مون کي ڏنيون ويون ته آئون بلڪل ائين ڪري سگهان ٿو.

هن سان گڏ آئون هيءَ به سفارش ڪندس ته لاهور اسٽيشن ڀرسان ڪجهه جي گنڙين ٻڌڻ واسطي هڪ پريس پڻ قائم ڪئي وڃي. ڪجهه جون ٻڌل ڏيهي طرز جون گنڙيون ڏسيون ٻڌيون وڃن ٿيون. جيڪڏهن انهن کي پوري دٻ سان ٻڌو وڃي ته اهي اڌ ماپ جيتريون وڃي بيهنديون. هن مان ريلوي ڪمپني بدران خانگي ماڻهن کي وڌيڪ فائدو پهچي ٿو.

هن وقت مسافرن ۽ تجارتي مال جي آمدرفت ججهي آهي. ريل پٽڙي وڃائڻ سان اها اڃا به وڌندي. سرڪاري ڪامورن جي ڏنل انگن اکرن مان اهڙي ڳالهه ثابت ٿئي ٿي. منهنجي خيال ۾ ٽيندرز منافعو انهن انگن اکرن کان تمام گهڻو وڌيڪ آهي. پر جڏهن ملڪي اپت ڪراچي واري ڳڻتي کان ٻاهر رواني ڪئي ويندي، ته پڻداوار ايتري وڌندي جنهن جو اندازو ڪرڻ ممڪن ئي ڪونه آهي. موجوده دور ۾ ملڪي اپت کي

ٻاهر وڃڻ جو رستو ڪونه آهي، تنهن ڪري ان ايت جي فقط ڏيهي گهرج آهي ۽ انهيءَ مان ٿورو گهڻو منافعو ملي ٿو. هندستان جون حالتون مجبور ڪري رهيون آهن ته ان جي مختلف علائقن جي وچ ۾ ڪو رابطو ضرور هجي ۽ مختلف علائقن ۾ پيدا ٿيندڙ ڪاٻي جون شيون گهرجائو علائقن ڏانهن روانيون ڪيون وڃن.

اوهان جو نقطئه نظر اهو آهي ته ريل ۽ درياهي آمدرفت ۾ هڪ قسم جو ڳانڍاپو هجڻ ضروري آهي، جيڪو اڳتي وڃي ڪراچي بندر سان ملي. اهڙيءَ ريت اهو رستو اڳتي هلي واپاري شهر رڳ بنجي پوندو ۽ پنجاب جي ساري پيداوار ڪراچيءَ وسيلي ٻاهر ويندي. مان، هن قسم جي رٿا مڪمل ڪرڻ کان پوءِ هيءَ سفارش ڪندس ته لاهور کان پشاور تائين ريل جي پٽڙي وڇائي وڃي ۽ اهو ڪم جيترو ممڪن ٿي سگهي اوترو جلد ۾ پورو ڪيو وڃي.

اوهان جو فرمانبردار

وليم برنٽن

سپرنٽينڊنگ انجنيئر پنجاب سروي.

گراهام هائوس اولڊ براءِ اسٽريٽ

24 - آڪٽوبر 1857ع.

سائين!

مون پنهنجي خط نمبر 193 تاريخ-20 جي حوالي سان اوهان کي ملتان کان لاهور ۽ اتان کان امرتسر واري علائقي جي سروي پوري ٿي وڃڻ جو اطلاع ڏنو هو. هاڻي هيءَ بورڊ عزت مآب ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس کي هي اطلاع ڏئي رهيو آهي ته هندستان ۾ رهندڙ بورڊ جي ايجنٽ ريلوي جي اڏاوت جي مقصد واسطي لاهور کان اٽڪ ۽ پشاور واري علائقي جي سروي ٿيڻ جو اطلاع موڪليو آهي ۽ اها پنجاب

سروري جا انجنيئر ڪري رهيا آهن.

(۲) ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي هندستان ۾ رهندڙ ايڄنٽ گذريل جون جي 10 تاريخ تي سنڌ جي ڪمشنر ڏانهن هڪ خط لکيو آهي جنهن ۾ کيس ٻڌايو ويو آهي، ته هندستان جي انگريز سرڪار ملڪ جي مختلف علائقن وچ ۾ رابطي قائم ڪرڻ جي آس رکي ٿي. کيس اهو به اطلاع ڏنو ويو ته ملتان لاهور ۽ امرتسر واري علائقي جي سروري مڪمل ٿي چڪي آهي. مذڪوره ايڄنٽ ڏانهن اهو به لکيو آهي ته هن پنجاب حڪومت ڏانهن، لاهور کان اٽڪ تائين سروري ڪرڻ لاءِ هڪ تجويز پڻ رواني ڪئي آهي.

(۳) تاريخ 11- جون سنڌ جي ڪمشنر مٿين حوالي وارو ساڳيو خط بمبئي جي گورنر ڏانهن موڪليو آهي. ان سان گڏ مسٽر وارن جي خيالن جي تمام گهڻي پڇرائي ڪندي، سندس تجويز ڪيل سروري کي بنا دير منظور ڪرڻ جي سفارش ڪئي آهي. تاريخ 29 جون تي پنجاب جي چيف ڪمشنر تجويز ڪيل اهڙيءَ سروري تي خوشيءَ جو اظهار ڪيو آهي ۽ ان ڏينهن هن سرڪار کي خط لکي اهڙي تجويز بنا دير منظور ڪرڻ جي توقع ڏيکاري آهي.

(۴) پنجاب سروري جي سپرنٽينڊنگ انجنيئر جي پيش ڪيل رپورٽ، تاريخ 20 تي ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس ڏانهن رواني ڪري چڪو آهيان. مسٽر برٽن، لاهور کان پشاور جي سروري بات جنهن راءِ جو اظهار ڪيو آهي، تنهن جو اختصار هيٺ ملاحظه ڪندا:-

”موجوده هندستان جي اهم ضرورت اها آهي ته جدا جدا خاصيتن وارن هن جي مختلف علائقن وچ ۾ بنا ڪنهن دير جي رابطو پيدا ڪيو وڃي.“

(۵) توهان جو تجويز ڪيل ريل رستو جيڪو درياھي آمدرفت سان ڳنڍيل هوندو، تنهن جو ڪراچيءَ جي بندرگاه سان رابطو هوندو. مڪمل ٿيڻ کان پوءِ هيءُ رستو آمدرفت لاءِ شهر رڳ بڻجي پوندو ۽ پنجاب جي ساري آمدرفت فطري طور فقط هن ئي رستي سان ٿيندي.

مان هن رٿا کي تيار ڪرڻ سان گڏ هيءَ سفارش به ڪندس ته لاهور کان پشاور واري علائقي جي سروي پڻ بنادير شروع ڪئي وڃي.

(۵) هيءَ بورڊ پنهنجي ايجنٽ ۽ سپرنٽينڊنگ انجنيئر جي خيالن جي دل سان پٺڀرائي ڪري ٿو. اها هڪ مناسب ڳالهه به آهي ته هن سروي جون خدمتون به پنجاب سروي جي عملي کان ورتيون وڃن ته بهتر ٿيندو. جيڪو هاڻي لاهور ۾ موجود آهي ۽ واندو ويٺو آهي. تجربتي هئڻ ڪري هن سروي کي جهٽ اڪلائي وٺندا. ان ڪري اقتصادي طور وڏو فائدو پهچندو. جيڪڏهن عزت ماب ڪورٽ آف ڊائيرڪٽرس چاهي ته انهن کي سروي ڪرڻ جو حڪم ڏنو وڃي. هن سروي تي ٿيندڙ خرچ جو جدا حساب ڪتاب ۽ وچور رکڻو پوندو ۽ ان جو استعمال به ڪيل بندوبست مطابق هوندو. اهڙي خرچ جي پڪي داخلا بعد ۾ ڪئي ويندي.

(۶) مان هتي، ڪمپني جي ڪنسلٽنٽ انجنيئر مسٽر يارو جي پيش ڪيل ياداشت نامي کي ڪاغذن ۾ شامل ڪرڻ جي اجازت طلب ڪيان ٿو، جنهن کان هن موضوع تي سندس راءِ طلب ڪئي وئي هئي.

(۷) هتي مان عزت ماب ڪورٽ کي هن ڳالهه ياد ڏيارڻ جي ضرورت محسوس ڪونه ٿو ڪريان ته مارڪيس آف ڊلهائوس ۽ ٻين بااختيار ماڻهن سياسي ۽ تجارتي نقطئه نگاه کان پنجاب ۽ پشاور کي ملائي هڪ ڪرڻ جي اهميت تي زور ڏنو هو. سندن خواهش هئي ته خير لڪ ٽائين ريل جو رستو تعمير ڪري پشاور جي اثر کي خير لڪ جي منهن تائين وڌائي ڇڏجي ۽ ان ساري علائقي جي راجڌاني لاهور هئڻ کپي.

اوهان جو

ڊبليو. بي. انڊريو.

چيئرمئن.

پنجاب جي چيف ڪمشنر جي آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري اي.

براندیٽ جو، سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي ايجنٽ نويل وارن ڏانهن
لکيل خط.

پبلڪ ورڪس لاهور

۲۴ جون ۱۸۵۷ع

سائين!

اوهان طرفان خط نمبر ۱۶۱ تاريخ ۱۵-جون، هڪ گذارش ڪيل آهي. ان حوالي سان چيف ڪمشنر جي هدايتن تحت مان اوهان کي هي اطلاع ڏئي رهيو آهيان ته توهان جي تجويز ڪيل لاهور-اتڪ سروي جي جيڪڏهن منظوري ملي وئي ته ڪيس بي انتها خوشي ٿيندي. هن صاحب سرڪار کي اڄ هن سروي جي بنا دير منظوري لاءِ هڪ تاڪيدي خط روانو ڪيو آهي. (۲)

اوهان جو

اي. برانڊيٽ

آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري.

ڊبليو. پي. ائنڊريو جو سر جيمس سي. ميلول ڏانهن لکيل خط.

سنڌ ريلوي ڪمپني

گراهام هائوس، اولڊ براد اسٽريٽ

۲۶-آڪٽوبر، ۱۸۵۷ع

سائين!

مون هن مهيني جي ۲۰-تاريخ تي خط نمبر ۱۹۳ روانو ڪيو هو جيڪو عزت ماب ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس ڏانهن لکيل هو. ان سان، پنجاب سروي جي سپرنٽينڊنگ انجنيئر جي رپورٽ ۽ ٻيا ضروري

دستاویز پڻ شامل هئا. مون کي هيءَ گذارش ڪرڻ جي هدايت ڪئي وئي آهي ته جيڪڏهن ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس اهڙين حقيقتن کان متاثر ٿي ان رٿا کي منظور ڪرڻ جي ارادي سان سوچي ويڃاري رهي آهي ته ان ڏس ۾ ترٽي اهم قدم کنيا وڃن ته جيئن پنجاب ريلوي واري منصوبي جو جلد ئي ڪم شروع ڪيو وڃي. هي ڪم نهايت اهم ۽ ضروري آهي. هيءَ بورڊ هن رٿا تي ڪم ڪرڻ واسطي پنجويهه لک پائونڊن جي موڙي ڪئي ڪرڻ واسطي تيار آهي. هن ڪمپنيءَ سان شرط شروط آهي ساڳيا هوندا، جيڪي ايسٽ انڊيا ڪمپني ۽ سنڌ ريلوي ڪمپني جي وچ ۾ طئي ٿيل آهن. موڙي، پئسي جي ڌرتي لپٽيءَ جي مارڪيٽ کي نظر ۾ رکي جيترو ممڪن ٿي سگهيو اوتري جلديءَ ۾ ڪئي ڪئي ويندي.

مٿين ڄاڻايل ابتدائي معاهدي طئي ڪرڻ ۾ ڪابه دير ڪانه لڳندي ۽ قيمتي وقت بچي پوندو. ان کان پوءِ بورڊ کي موڙي ڪئي ڪرڻ جو سونهري وجهه ملي پوندو ۽ پنجاب سرڪار جنهن توقع جو تازو اظهار ڪيو آهي، تنهن کي پوري ڪرڻ ۾ ڪابه دير ڪانه لڳندي، ڇاڪاڻ ته اهو ملڪ جي سڀني ڪمن کان وڌيڪ ضروري ۽ اهم آهي جيڪو اتر-اولهه هندستان جي تجارت کي گهڻو متاثر ڪري سگهي ٿو. هن جي تعمير ۾ گهڻيون سهوليتون، وڏو منافعو آهي جيڪو ايڪيهه ملين پورهيتن جي مفادن جي نگهبانيءَ جو علمبردار آهي. هن کان علاوه پنجاب جي روشن مستقبل واسطي هن کان وڌيڪ اهم ڪم ڪم ڪونه ٿيندو.

اوهان جو

ڊبليو. بي. ائنڊريو.

سر جيمس سي. ميلوول جو، ڊبليو. بي. ائنڊريو ڏانهن لکيل خط جو اختصار.

ايسٽ انڊيا هائوس
تاريخ 17-نومبر 1857ع
سائين!

مون کي اوهان جو خط نمبر 193 جيڪو تاريخ 20-آڪٽوبر جو لکيل هو سو مليو آهي. ڄاڻايل خط ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي خدمت ۾ موڪلي ڇڏيو اٿم، جنهن سان سنڌ ريلوي ڪمپني جي انجنيئر طرفان ملتان کان لاهور ۽ امرتسر ريلوي بابت ڪيل سروي جي رپورٽ شامل هئي. اوهان کي ٻڌائڻ واسطي مون کي هي حڪم ڪيو ويو آهي ته ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس سرڪاري انجنيئر جي رپورٽ ۽ هندستان سرڪار جي راءِ جي اظهار کان پوءِ هن موضوع تي ڌيان ڏئي سگهجي ٿو.

اوهان جو
جي-سي. ميلول.

هندستان کان ايندڙ ٻي ٽپال ۾ وڌيڪ تصديق ٿيل راءِ جو اظهار اچي پهتو، جيڪو سپريم گورنمينٽ جي سر جان لارينس وٽان هو ۽ اهو چيئرمئن ٽرٽي انڊيا هائوس ڏانهن موڪلي ڇڏيو. اهڙي خط و ڪتابت هيٺ ملاحظه فرمايو:-

سنڌ ريلوي ڪمپني
گراهام هائوس، اولڊ براج اسٽريٽ
تاريخ 14-ڊسمبر تي خط نمبر 212 اوهان جي خدمت ۾ روانو ڪري چڪو آهيان، جنهن ۾ ملتان کان لاهور ۽ امرتسر واري ريل رستي جوڙڻ لاءِ موڙي ڪئي ڪرڻ جي اجازت جي گذارش ڪيل هئي. هاڻي مان ڪمپني جي ايجنٽ معرفت مليل هڪ اهم خط جو نقل روانو ڪري رهيو آهيان، جيڪو پنجاب جي چيف ڪمشنر جي آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري، هندستان پبلڪ ورڪس ڊپارٽمينٽ جي سيڪريٽري ڏانهن

لکيو آهي ۽ اهو ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي اطمینان لاءِ ڪافي آهي. مذڪوره خط تي سر جان لارینس جهڙي ذمیوار ۽ ڏاهي ماڻهو به پنهنجي راءِ جو اظهار ڪيو آهي، جنهن مان هن ڪم جي ضرورت ۽ اهميت جو پتو پوي ٿو.

اوهان جو
دبليو. پي. انڊريو.

چيف ڪمشنر پنجاب جي آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري ليفٽيننٽ اي. ايڇ. پاس، طرفان هندستان سرڪار جي پبلڪ ورڪس ڊپارٽمينٽ جي سيڪريٽري ڪرنل بئڪر ڏانهن لکيل خط.

لاهور، 21-آڪٽوبر 1857ع

سائين!

اوهان پنهنجي خط نمبر 224 تاريخ 19-جنوري 1856ع ۾ چيف ڪمشنر جي راءِ جي اظهار جي گذارش ڪئي هئي. هن صاحب مسٽر ٽيمپل جي اوهان ڏانهن لکيل خط نمبر 278، تاريخ 26-آگسٽ 1856ع تي پنهنجي راءِ جو اظهار ڪري، سپريم گورنمينٽ ڏانهن موڪلي ڇڏيو آهي، جنهن ۾ هن ملتان کان لاهور ۽ امرتسر جي وچ ۾ ريل پٽڙي وڃائڻ جي رٿا جي پر زور سفارش ڪئي آهي. هاڻي مان چيف ڪمشنر جي هدايتن موجب انهن ڪاغذن جا نقل روانا ڪري رهيو آهيان، جن جو حاشيه ۾ تفصيل ڏنو ويو آهي. (۴) منجهن اهو ڏيکاريو ويو آهي ته اهي رٿائون سوچ ويچار واري مرحلي کان اڳتي نڪري ڪم جي شروعات ڪرڻ واري مرحلي ۾ داخل ٿي چڪيون آهن. هاڻي فقط انگلنڊ جي اختيار ۽ وارن جي منظوري رهيل آهي، جنهن کان پوءِ هڪدم انهن رٿائن تي وڏي زور شور سان ڪم شروع ڪيو ويندو.

(۲) مسٽر برٽن جي رپورٽ سان گڏ رٿائون، نقشا ۽ ريل جي رستي جا مختلف حصا شامل ڪيا ويا هئا، جيڪي لاهور کان

27- اگست تي موڪليا ويا ۽ اهي ٻئي وڃي ملتان پهتا. ڪراچي پهچڻ تي انهن ڪاغذن جي جاچ ڪئي ويندي. مٿي وڃڻ کان پوءِ جيڪي نتيجا نڪرندا تن بابت اوهان کي آگاه ڪيو ويندو. چيف ڪمشنر کي انهيءَ ڳالهه جو نهايت افسوس آهي جو سندس آفيس ۾ ڪنهن غلطيءَ سبب ضروري ڪاغذ بمبئي سرڪار ڏانهن وقت سر موڪلڻ ۾ اجائي دير ٿي وئي. ان وقت حڪومت جي هر کاتي تي هڪ قسم جو دٻاءُ هو. ڄمون جي فوج جي احساسن کان آگاه ٿيڻ واسطي چيف ڪمشنر پاڻ جلندڙ ڏانهن نڪري ويو هو ۽ کيس جلديءَ ۾ دهليءَ ڏانهن روانو ڪري رهيو هو.

(۳) مٿين ڄاڻايل منصوبي کي عملي جامي پارائڻ واسطي ڪمپني جوڙي وئي آهي. هن ڪمپنيءَ جا ڊائريڪٽر لنڊن جي اختياريءَ وارن سان سڌو لهه وچڙ ۾ آهن. توقع آهي ته هن رٿا تي هاڻي نهايت سولائيءَ سان ڪم ڪري سگهيو. چيف ڪمشنر اها پنهنجي اهم ذميواري سمجهي ٿو ته هو وس آهر سپريم گورنمينٽ کي ذري پرزي جي ڄاڻ ڏيندو رهي ۽ ضرورت مطابق ان کي مناسب صلاح مشورا ڏيندو رهي.

(۴) مسٽر ٽيمپل جي خط جي 19 فوري ۾ ڄاڻايل آهي ته ملتان کان امرتسر تائين ريل جي ٻئي پٽڙي وڃائڻ تي ٻه ملين اسٽرلنگ پائونڊ خرچ ايندو. ان سان شامل ڪاغذن مان معلوم ٿيندو ته ڪمپنيءَ ريل جي سنگل لائين وڃائڻ جي رٿا جوڙي هئي. پتو نه آهي ته الائي ڪهڙن سببن ڪري اختياري وارن ڊبل لائين وڃائڻ جو سوچيو هو. مسٽر برنٽن ان رٿا تي 1676295 پائونڊ خرچ جو ڪاٿو ڪيو آهي. پر پنجاب جي چيف ڪمشنر جو خيال آهي ته جيڪڏهن عقل کان ڪم وٺي قناعت سان ڪم ڪيو ويو ته خرچ هن کان گهٽ ايندو.

(۵) ڪاغذن سان شامل مسٽر برنٽن جي رپورٽ ۽ تيار ڪيل رٿائون مسٽر ٽيمپل جي خط ۾ لکيل حقيقتن جي پٺڀرائي ڪن ٿيون ته جنهن علائقي مان ريل رستو تيار ٿي رهيو آهي، سو ڏاڍو سولو ۽ سهوليت وارو آهي. ڌرتي جي مٿاڇري جي لاهوندي به تمام هلڪي ۽

ٿوري آهي جو ان تي ويچاري به ڪونه ٿو سگهجي. سارو علائقو سئون سڌو پٽ ڏسبو. ريل رستي جي ڪنهن حصي ۾ نه ڪي مٿاهيون نظر اينديون ۽ نه وري ڊوريون ڏييون ڏسڻ ۾ اينديون. هلڪن سلڪن پاڻي جي وهڪرن کان سواءِ ڪٿي به درياهي واهڙ ڪونه آهن، جن ڪري ڪي ڏکيايون پيدا ٿي سگهن. ڇاڪاڻ ته اهو رستو پاڻيءَ جو وٽ پاسو ڏئي گذري ٿو. ملتان واري جوءَ درياهي پٽ آهي جتان چناب وهي ٿو. پر هتي به انجنيئرنگ سان لاڳاپيل ڪا ڏکيائي ۽ ڏچو ڪونه ڏسبو. اتان ڇاڙهه جي رت ۾ وهندڙ واهن مٿان ضرور لنگهڻو پوندو. اهڙي ريت باري دواڻي جا به ڪي موسمي واهڙ رستي ۾ اچن ٿا. هي پاڻيءَ جا وڏا وهڪرا ڪونه آهن، جو ڪنهن وڏي لاڳت جو ڪارڻ بڻجن.

(۶) باري دواڻي جا اهڙا واهه جڙندڙ ريل جي گهڻي حصي تائين هڪ ٻئي سان پوروچوٽ تي هلن ٿا. نظر ائين اچي ٿو ته ٻئي هڪ ٻئي واسطي فائدي وارا به آهن. اهي ٻئي گڏجي هڪ مهذب معاشرو پيدا ڪندا، نه ته هن وقت تائين هنن ڀتن ۽ پوئن تي لاڏاڻو ۽ سانگي ماڻهو رهندا آهن، جيڪي چوپائي مال جي ڪڍ وٺندا آهن ماڳ مٽائيندا ۽ اوڻن وڳن پويان وڙڪندا. ريل جي پٽڙي وڃائڻ واسطي جنهن رستي جي چونڊ ڪئي وئي آهي، سو پاڻي جي وهڪري جي گذرگاهه جي ڀرسان آهي. مسٽر برنٽن جنهن ريل جي ٿوري حصي جي پٽڙي وڃائي تنهن جو چوڻ آهي ته اهو رستو صفا سڌو آهي. سندس خيال آهي ته هن جهڙو سڌو رستو ساري يورپ ۾ به ڪٿي ڪونه ڏسبو.

(۷) مسٽر ٽيمپل جي خط جي 21 فري ۾ هن حقيقت جو اظهار ڪيو ويو آهي، ته ريل ٺهڻ کان پوءِ پهرئين مرحلي ۾ ٻه ملين لاڳت تي 9 في صد فائدي جو امڪان آهي. پنجاب جي چيف ڪمشنر کي اهو پتو ڪونه آهي، جنهن بنياد تي منافي جو اهو حساب ڪتاب رکيو ويو آهي سو اعتراض جوڳو آهي. يعني ڪٿي وڃ تي اهڙي غلطي ٿي وئي آهي جو اهو حساب ڪتاب غلط پيو ڀانئجي. هن ڳالهه ۾ دلچسپي رکندڙ انگ اکر گڏ ڪري ڪي ثابتيون ڪيون ڪيون آهن، جيڪي هن ۽ ٻين

ڪمپنين جي چيئرمئن مسٽر ائڊريو جي ڇپيل حقيقت مان به واضح آهن. تنهن ڪري مڪمل اعتماد سان توقع ڪري سگهجي ٿي ته ريل نهڻ کان پوءِ هر قسم جي آمدرفت تمام گهڻي وڌي ويندي. اها حقيقت ڪراچي جي وڌيل تجارت مان به محسوس ڪري سگهجي ٿي. سنه 1843ع ۾ ڪراچي اندر 122010 پائونڊن جي ڏيتي لپي ٿي. جڏهن ته 1854ع ۾ 1233000 پائونڊن جو ڪاروبار ٿيو. هن حقيقت مان اها ڳالهه ثابت ٿئي ٿي ته سهوليتن جي واڌاري سان واپاري ڏيتي لپي ۾ به چاڙهه اچي ٿو. جيڪڏهن سهوليتون وڌنديون ته وڏي منافعي جي توقع ڪري سگهجي ٿي. اهو غلط بنيادن تي ڪاٺو لڳايو ويو آهي ته ٻن ملين جي سيڙپ تي 9 في صد جو فائدو ٿيندو. پر مناسب ڳالهه هيءُ آهي ته جيڪڏهن سيڙپ مان پنجون يا ڇهون حصو گهٽائي ڇڏبو ته به 6 في صد منافعو ڪاڏي به ڪونه ويو.

(۸) راءِ جو وڌيڪ اظهار هن ريت به ڪري سگهجي ٿو ته رٽيل ريل رستو نهايت اهم آهي ۽ هن رستي جي اڏاوت واسطي ڪنهن ڪمپني جو جڙڻ به لازمي آهي، جنهن جي سيڙايل موڙي تي مقرر وياج به منظور ڪيو آهي ۽ اها ڪراچيءَ کان ڪوٽڙي تائين ريل پٽڙي وڃائڻ لاءِ ذميوار رهندي. اتان کان ملتان تائين اڳوڻن جي سگهاري آمدرفت شروع ڪئي ويندي. ايت جي نقطئ نظر کان هن رٿا جي ڪاميابي هن ڳالهه تي مدار رکي ٿي ته ٻين علائقن ۽ پنجاب جو گهڻو تجارتي مال ۽ مسافرن جو وڏو انگ هن رستي سان اچ وڃ شروع ڪري. هن قسم جي آمدرفت واسطي ريل جو رستو وڏو ڪارڻي بڻبو. هيءُ رستو سرڪار لاءِ وڏي اهميت رکي ٿو. ڇاڪاڻ ته هن رستي سان فوج ۽ فوجي سازو سامان پنجاب يا ٻين پاسن تائين سولائي سان ۽ وقت سر پهچائي سگهيو.

(۹) هندستان اندر قائم ڪيل ريل جي رستن جي تجربي مان معلوم ٿئي ٿو ته هتي انگلنڊ جيان نه ريل رستو ۽ نه وري اتان جهڙيون اسٽيشنون تعمير ڪري سگهجن ٿيون. تنهن ڪري پنجاب جي چيف

ڪمشنر جو خيال آهي ته مٿئين حقيقت ڏانهن ضرور ڌيان ڏنو وڃي. هيءُ صاحب ان ڪري به گهڻو خوش آهي ته مسٽر برنٽن جو خيال آهي ته ريل گاڏن جي تياري هتي ڪئي وڃي ۽ لوه انگلند مان گهرايو وڃي. ڇاڪاڻ ته ائين ڪرڻ سان گاڏن ٺاهڻ واري ڪم ۾ وڌيڪ جلدي ٿيندي. هن وقت تائين اسٽيشن ٺاهڻ جي ڪا رٿا ڪانه جوڙي وئي آهي. خيال ڪيو وڃي ٿو ته ريل اسٽيشن جي تعمير وارو ڪم وقت کان اڳ ٿيندو. چيف ڪمشنر اهڙا نقشا ضرور ڏنا آهن، جن ۾ اسٽيشن جي جاين جا خاڪا وغيره ڏنا ويا آهن. مسٽر برنٽن جيڪي به هن ڏس ۾ سفارشون ڪيون آهن، سي بلڪل مناسب آهن. هندستان اندر ريل جي رستي جي اڏاوت جو ڪيس ۽ سندس ٻانهن ٻيلي انجنيئرن کي گهڻو تجربو آهي. پڪ آهي ته جيڪڏهن مٿس اعتماد رکي ڪيس سڀ اختيار سونپيا ويا ته ٻيڙا وڃي ٺهي لڳندا.

(۱۰) چيف ڪمشنر اهو مشورو ڏيندو ته اسٽيشنون اهڙيون جوڙيون وڃن، جو ضرورت مهل بچاءُ جو ڪم به ڏئي سگهن. تازن واقعن ڪري هندستان اندر اهڙين ڳالهين کي نظر انداز نه ٿو ڪري سگهجي. هن علائقي مان گذرندڙ ريل رستو ٻيڙن مان لنگهي ٿو. اتان جا رهواسي اڃا تائين انگريزن خلاف پراڻا بيٺا آهن. سندس خيال آهي ته ريل پٽڙي جي ٻنهي پاسن کان بچاءُ واسطي پيهر هجي ۽ اهو اهڙو هجي، جو جڏهن ڏيهي ماڻهو ڇاهن ته ان کي ختم ڪري سگهن. ڇاڪاڻ ته ٿوري گهڻي نظر واري پيهر جي بچاءُ لاءِ فائدي واري ڪانه ٿيندي. مسٽر برنٽن جي صلاح آهي ته پيهر لاءِ پيهر ول هئڻ کپي. سندس اها تجويز بلڪل سٺي ۽ صحيح آهي. هن علائقي ۾ ڪنڊن وارا اهڙا ڪيترا ئي ٻوٽا آهن، جن کي هن مقصد واسطي ڪتب آڻي سگهجي ٿو.

(۱۱) اهو ضروري ڪونه آهي ته انجنيئري سان لاڳاپيل ڪن ڳالهين کي هتي بيان ڪجي. پر جيتري قدر سندس بيان جو تعلق آهي ته ڪمپني جا دائريڪٽرس ڪنهن جاءِ جي تعمير لاءِ ذميوار هئڻ کپن ۽

اهڙيون اڏاوتون انهن جي ضابطي هيٺ هجن. انهيءَ لاءِ ته جيئن اسٽيشن ويجهو ڪنهن خاص نظام تحت ڪي نوان ڳوٺ اڏجي سگهن. ڇاڪاڻ ته صحت ۽ صفائي جو خيال رکڻو آهي. هن مامري ۾ چيف ڪمشنر پنهنجي ذاتي راءِ ضرور هن ريت ڏيندو ته اهو اصول فقط انهيءَ ايراضيءَ سان لاڳو ڪيو وڃي جيڪا برپٽ هجي ۽ منجهس انساني وسنديون گهٽ هجن ۽ هو پنهنجي ضلع عملدارن کي هدايتون ڏيندو، ته اهڙين ايراضين ۾ ريل ڪمپني جي ڪامورن جي اجازت کان سواءِ ڪنهن ماڻهوءَ کي گهر ٺاهڻ جي موڪل نه ڏين. اهو بلڪل مناسب طريقو آهي جنهن سان مسٽر برنٽن جي ڏنل صلاح مشوري تي چڱيءَ ريت عمل ڪري سگهجي ٿو. سندس هڪ ٻيو سوال به آهي ته ريلوي جي استعمال ۾ ايندڙ زمين لاءِ سرڪار زمين جي مالڪن کي معاوضو ڏئي يا نه ڏئي. يا ان زمين تي بيٺل ملڪيت جي نقصان جو عيوض پري ڏئي يا نه. هندستان ۾ هن کان اڳ به ريل جي پٿري وڇائي وئي آهي. جنهن اصول تحت انهن ريل ڪمپنين زمين جي مالڪن کي معاوضا ادا ڪيا آهن، سي اصول هتي به قائم ڪيا وڃن. تنهن ڪري هن مسئلي تي هروڀرو ڪنهن بحث جي ضرورت ڪانه آهي.

(۱۲) هڪ ٻيو به نڪتو آهي، جنهن ڏانهن مسٽر برنٽن ڌيان ڇڪايو آهي جنهن بابت چيف ڪمشنر به پنهنجي راءِ پيش ڪرڻ جي خواهش ڏيکاري آهي. هن ڏس ۾ کيس شڪ آهي ته جيڪڏهن انگلنڊ جي انگريز کي ريل جو ٺيڪو ڏنو ويو ته نئين ملڪ ۽ ٻي زبان هجڻ ڪري هو وقت سر ڪم پورو ڪري ڪونه سگهندو. جيڪڏهن هندستان ۾ اهڙو ڏوڪڙ پئسي وارو انگريز ملي وڃي، ته ان کي ٺيڪي ڏيڻ ۾ ترجيح ڏني وڃي. پر اهڙي قسم جا ماڻهو پنجاب ۾ اڻ لڀ آهن. هتان جا ڏيهي ماڻهو اهڙن ٺيڪن کڻڻ لاءِ آتا آهن. اهڙا ماڻهو ملڪن جي اهڙين ايراضين کان پليءَ پٽ ڄاڻو آهن ته ريل بند جي تعمير واسطي ڪهڙيون شيون ڪٿان ملي سگهنديون. ڪيترن ماڻهن کي واهن کوٽڻ ۽ انجنيئري کاتي جي ٻين ٺيڪن جي ڪمن ڪرڻ جو وسيع

تجربو آهي. اهڙا نيڪا ريلوي جي ڪم سان ويجهڙائي به رکن ٿا. تنهن ڪري چئي سگهجي ٿو ته اهڙا ماڻهو يورپ کان ايندڙا نون ماڻهن کان وڌيڪ سٺا آهن ۽ جن کي هندستان جي نيڪن ۽ ڪمن جو ڪو تجربو ڪونه آهي. يورپي ماڻهن لاءِ هتان جي پورهيت کان ڪم وٺڻ به پنهنجي ليکي هڪ جدا مسئلو آهي. جيڪڏهن اهڙن ماڻهن کي هتي نيڪن ڪرڻ جي دعوت ڏني وئي ته هتان جي ماڻهن ۽ يورپي نيڪيدارن جي وچ ۾ دلاليءَ جو ڪم اسان کي ڪرڻو پوندو. ان ناتي اهي ماڻهو فقط هتان جي انجنيئرن جيان سار سنڀال وارو ڪم ڪري سگهندا. اهو مامرو تيسٽائين جاري رهندو، جيستائين کين هتان جو تجربو نٿي. چيف ڪمشنر، مسٽر برٽن جي خيالن کان تمام گهڻو متاثر آهي. هن جا خرچ پڪي جا ڪاٿا هتان جي ڏيهي اگهن تي مدار رکن ٿا، تنهن ڪري چئي ڪونه ٿو سگهجي ته يورپ جي نيڪيدار کي اهڙين ڳالهين مان فائدو پوندو يا نقصان ٿيندو. هن کان علاوه واسطيدار ٻنهي ڌرين کي هن مان ڪيترو فائدو پوندو تنهنجي به ڪا پڪ نه آهي.

(۱۲) نظر ائين اچي رهيو آهي ته مسٽر برٽن ۽ سندس ٻانهن ٻيلي انجنيئر جلد ئي سنڌ روانا ٿيڻ وارا آهن ۽ جتي زيرغور هڪ نئين ريل رستي جي لاءِ سروي جي شروعات ڪندا. جيستائين انگلنڊ جي اختياري وارن طرفان ڪم جي منظوري نه ٿي ملي يا ان لاءِ ڪي واضح احڪام هندستان نه ٿا پهچن، تيسٽائين هيءُ ڪم شروع ڪري ڪونه ٿو سگهجي. ساري دير جو ڪارڻ فقط اهو آهي. انومان آهي ته ان کان لنوائي به ڪونه ٿو سگهجي. پر جيئن ته ضروري جاچ پرتال پوري ٿي چڪي آهي ۽ اهڙي ڄاڻ ڊائريڪٽرن ڏانهن به موڪلي وئي آهي، سروي به خير خوبيءَ سان مڪمل ٿي چڪي آهي، تنهن ڪري هاڻي ڪي شڪ شبها موجود ڪونه آهن. چيف ڪمشنر به هن ڳالهه لاءِ اتاولو وٺيو آهي ته ڪڏهن ٿو ڪم جي شروع ڪرڻ جو حڪم ملي. مسٽر برٽن به چئن سالن کان جلديءَ ۾ ڪم مڪمل ڪرڻ جي آس لڳايون ويٺو آهي. هن ڪم مان پنجاب کي تمام گهڻو فائدو رسندو، جنهن جي

شروعات جيترو جلد ٿي سگهي اوترو بهتر آهي.

(۱۴) پڇاڙيءَ ۾ مٿان کان ڏنل هدايتن تحت هيءَ ڳالهه ٻڌائي رهيو آهيان ته چيف ڪمشنر، مسٽر برنٽن ۽ ان جي ماتحت انجنيئرن جي چوڻ تي اهو بيان ڏئي رهيو آهي ته هن وقت تائين جيڪو به ڪم ٿيو آهي سو بلڪل اطمينان جوڳو آهي. جيتري قدر سروي ۾ انجنيئري مهارت جو تعلق آهي ته ان جو فيصلو ٻين تي آهي. باقي ٻيو سڀ مامرو انتظامي آهي. چيف ڪمشنر جي خيال موجب مسٽر برنٽن مستقل مزاجي ۽ ڏاهپ سان ڪم ڪيو آهي ۽ منجهس هر معاملي کي صلح سانت سان نپاڻڻ جو سليقو آهي. اهڙيون ڳالهيون نظر ڪونه ٿيون اچن جن مان لکي سگهجي ته مقامي انتظاميه يا عام ماڻهن سان گھانگھاڙجڻ جو اڌڪو آهي. کيس سونپيل ڪم ڏکئي دور ۾ به ڏاڍي مستقل مزاجي، سچيتائي ۽ ايمانداريءَ سان ڪيو ويو آهي. چيف ڪمشنر جي خيال موجب هن ڪم سان لاڳاپيل هر ڌر ڪيرون لهڻي ٿي.

اوهان جو

اي. ايڇ. پاسڪ

آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري ٿو چيف ڪمشنر.

هن ڪم سان لاڳاپيل هر اهم شخصيت جي راءِ جي اظهار ۽ گھڻي سوچ ويچار کان پوءِ تاريخ 29-جنوريءَ تي ايسٽ انڊيا ڪمپني ريل رستي جي تياري واسطي پندرهن لک پائونڊ موڙي ڪڍي ڪرڻ جي موڪل ڏني. شرط شروطن ۾ ساڳيا رکيا ويا جيڪي سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ سان اڳتي طئي ڪيل هئا.

باب اٺون

سنڌو جي وهڪري وارا علائقا

پنجاب ۽ اتر-اولهه سرحدي صوبي جا سنڌ سان ڪهڙا مفاد سلهاڙيل آهن، تن جي سڃاڻپ، ايراضي، پيداوار، ڊسمبر 1854ع واري سرڪاري آدمشماري، هندستان جي مختلف علائقن جي ماڻهن جو في ميل ايراضيءَ ۾ انگ،

پنجاب کي سياسي ۽ فوجي نقطئہ نگاہ کان ميرٺ ۽ دهليءَ سان ملايو ويو آهي. تازن واقعن ڪري ان جي اهميت کي اجاگر ڪونه ڪيو. ويو آهي. انهن سڀني علائقن جو، خاص هڪ حڪومت تحت رهڻ چڻ ته ناگزير هو. هن وڌن ۽ اهم علائقن جو ڀاڳ ۽ قسمت فقط سنڌ تي دارومدار رکي ٿي ۽ سندن هن سان اتوت واسطو آهي. مسٽر فريئر ۽ سر جان لارينس برطانيه جي تخت ۽ تاج جي وڏي خدمت ڪئي آهي، نه رڳو پنهنجي بي انتها سگهه ۽ انتظامي صلاحيتن سان، پر هنن پنهي انگلنڊ سان سڌي رابطي پيدا ڪرڻ جي وڪالت به ڪئي آهي. ان سان گڏ هنن پنهنجن علائقن ۾ ريلوي، ٽيليگراف ۽ ٻين ترقي وارين ڳالهين کي به متعارف ڪرايو آهي.

پوئين دور جي هڪ مصنف لکيو آهي ته، ”سنڌ ۽ پنجاب کي جنهن هٿ بنايو، تنهن کين چڻ اهڙو گڏائي ۽ سلهاڙي پيدا ڪيو آهي، جو سندن واسطا ۽ لاڳاپا اتوت پيا پيائجن. اهي ٻئي انگريز سرڪار جي شهنشاهت جي واسطي سان به هڪ ٻئي سان گڏجي ويا آهن. جهڙيءَ ريت بهار ۽ بنگال گنگا جا علائقا آهن، تهڙيءَ ريت هي ٻئي سنڌوءَ جي وهڪري سان لاڳاپيل صوبا آهن. انگريز شهنشاهت جو هڪ حصو هنن صوبن تي مشتمل آهي، جيڪي هندستان جي ٻين ڀاڱن کان درياهن جبلن، سمنڊ ۽ ٿر واري رڻ پٽ ڪري ڌار لڳا بيٺا آهن. هنن جا تجارتي مفاد هڪ ٻئي سان ڳنڍيل آهن ۽ سنڌوءَ جي آمدرفت تي مدار رکن ٿا. هي وهڪرو تجارتي شهه رڳو آهي جنهن جي پاڻيءَ جي ڀرتي پنجاب جا پنج درياهه ڪن ٿا.

پنهي جو ٻاهرين دنيا سان واسطو هڪ ئي بندرگاهه سان آهي. اتر پاسي وڃڻ لاءِ پنجاب کي ڪوبه ڳتو ڪونه آهي. اولهه پاسي وارو ڳتو

ڊگهو ۽ ڏکيو ۽ وڏي خرچ وارو آهي. باقي سارو اوڀر کليل اٿس. هن درياهي نظام جي پاڻيءَ جو وهڪرو جهاز رانيءَ لائق آهي ۽ گنگا جي وهڪري جيترو اهم ۽ قيمتي آهي. اهي ٻئي درياهه هڪ حڪومت جي ماتحت هئڻ کپن، کين هڪ ئي منظم طريقن ۽ ڪار مطابق سڌاري سرڻي ۽ رستي وڃي ۽ ٻين سڀني جي سڌاري ۽ اداري لاءِ تحريرون — هت ئي سوچ فڪر جي پيداوار هئڻ گهرجن. ڇا سرڪار بنگال کي هڪ حڪومت هيٺ رکي سگهندي؟ يا اوڻاوا کان هيٺ هوگليءَ وارو علائقو انتظامي طور پيگو Pego جي ڪمشنر ماتحت رکي سگهجي ٿو؟ اسان جي ڊينوب جي چوڙ وارو علائقو دشمنن کونه والاريو آهي ۽ اها هڪ حقيقت آهي. پر اتي اسان جا اتحادِي وٺا آهن، جيڪي مختلف حڪمرانن جا ڌڻ ڀرو آهن.

ٻئي پاسي کان ڏسجي ٿو ته ٻنهي ملڪن جون سياسي، سماجي ۽ طبعي حالتون بلڪل هڪ جهڙيون آهن. ملتان وارا علائقا، ديرو غازي خان ۽ خانڳڙهه فطري ۽ طبعي طور سنڌ جا علائقا آهن. زمين به ساڳئي ورن جي آهي. زرعي پيداوار به بلڪل ساڳي ۽ ماڻهو به ساڳيا. سياسي طور ٻئي سياسي اهنجائين ۽ اوڻاين ۾ وڪوڙيل آهن. ٻنهي کي ساڳي نموني جون فوجي ضرورتون آهن. ٻنهي جون سرحدون هڪ جهڙيون وڳوڙي آهن ۽ شروع کان وٺي آخري حد تائين سخت چوڪسيءَ جون گهرجائو آهن. ٻنهي جي انتظام واسطي ساڳيو اصول ۽ قانون هجڻ کپي ۽ ٻنهي جو هڪ ئي انتظامي سربراهه جي ماتحت هجڻ لازمي آهي. سنڌ ۽ پنجاب جي دنگ سان قلعن جو هڪ ڄار وڇايو پيو آهي، جيڪي هڪ ٻئي سان لاڳاپيل آهن. فوجي ضابطي ۽ گهڻي خرچ کان بچڻ واسطي انهن جو هڪ حڪمران ماتحت رهڻ ضروري آهي. ٻنهي علائقن ۾ اهڙا ماڻهو رهن ٿا، جن کي بي هٿيار ڪرڻ به لازمي ٿيندو. هن کان علاوه کين هيسائي ڏهڪائي رکڻو آهي. ٻنهي علائقن ۾ تمام گهڻي فوج رکڻي پوندي، جيڪا هڪ ئي انتظام هيٺ هئڻ کپي. پنجاب ۾ اختيار ڪيل طريقن ۽ ڪار سنڌ واسطي به قابل قبول هوندو. ان جي خلاف سنڌ کي

وري بمبئي سرڪار سان ملايو ويو آهي جيڪو غير فطري آهي. پر مسلمانن جي چڙواڳ عادتن کي ضابطي هيٺ رکڻ واسطي ائين ڪيو ويو آهي. محصول ۾ ڏلون به هتان جي ماڻهن جي قديم اصولن تحت اوڳاڙيون وڃن ٿيون. جيڪڏهن پنجاب ۽ سنڌ کي ملائي هڪ ڪيو ويو ته انتظاميه تي اندڙ خرچ تمام گهڻو گهٽجي ويندو. اهڙيءَ ريت پنجاب ۽ سنڌ تي ايندڙ فوجي خرچ ۾ گهٽتائي اچي ويندي. ڇاڪاڻ ته پوءِ ايتري فوج جي ضرورت ڪانه پوندي. جيڪڏهن ائين ٿيو ته پوءِ وچ ايشيا ۽ پنجاب ڏانهن ويندڙ اهڙي سامان تي ڪراچيءَ ۾ لڳندڙ ڪسٽم جي خرچ ۾ به لات اچي ويندي. ترقي ۽ سڌاري اچڻ کان پوءِ وڌيڪ آباد صوبي تي پوندڙ بار به گهڻو هلڪو ٿي ويندو. ان ڪري اسان جي گذارش آهي سنڌ ۽ پنجاب کي ملائي هڪ گڏيل ملڪ بنايو وڃي.

جيڪڏهن هي گڏيل ملڪ بڻايو ويو ته اڳيئي هلندڙ انتظام وڌيڪ مضبوط ٿيندو. ٻين به ڪيترين ڳالهين ڪري اهو ضروري ٿي پيو آهي ته سنڌ ۽ پنجاب کي ملائي هڪ ملڪ ٺاهيو وڃي. اهڙيءَ ريت هيءَ پريزيڊنسي برٽش انڊيا جو ٻيو وڏو علائقو بڻجي پوندو ۽ ڪراچي ۽ پشاور جي وچ تي هي وڏو ٽڪنڊو علائقو ملتان وٽ ٿورو سوڙهو ۽ ڊگهو هوندو جنهن جي پکيڙ 130,000 ميلن تي مشتمل هوندي ۽ آدمشماري پنجويهه ملين جي لڳ ڀڳ ڪٿي سگهجي ٿي.

پنجاب جي آبادي جو انگ

130,00000 (آدمشماري وسيلي) - ستلج واريون رياستون

8000000 ۽ ڪشمير

2000000 سنڌ جي آبادي (اندازي مطابق)

1000000 سنڌ ۾ رياستن جي آبادي (اندازي مطابق)

24000000 پريزيڊنسي جي ڪل آبادي

ڍل ۽ محصول اوڳاڙڻ جو طريقو نهايت پراڻو ۽ اڻ سڌريل آهي. پر پوءِ به اهو اڍائي ملين ٿيندو. هن کان وڌيڪ اپت سنڌ جي ضرورتن

کي چڱيءَ ريت منهن ڏئي سگهندي. اهوئي ڪارڻ آهي جو لارڊ ڊلهائوسي سر چارلس نپيئر جي ڪنيل قدمن کي قدر جي نگاه سان ڏٺو هو. هن آدمشماريءَ جي وچ تي ڪي جنگجو يا ويڙهاڪ ماڻهو به رهن ٿا، جن کي اريگيولر فورس جي شڪل ڏئي، اهي سڌا سول انتظاميه جي ماتحت رکيا ويا آهن. ٿي سگهي ٿو ته اهو قدم ڪمشنر جي اختيارن سان هٿ چراند هجي. هنن علائقن ۾ يورپ ۽ ڏيهي ماڻهن جي هڪ چونڊ فوج رهندي آهي. ڪڏهن ڪڏهن هن فوج جي موجودگي ڪري ڪامورا شاهي جو دٻدٻو ۽ ڏهڪاءُ به ماڻهن جي دلين مٿان وهاريو پوندو آهي ۽ اهو موقعي جي مناسبت سان ضروري به هوندو آهي. اسان جا پرڏيهي تعلقات وچ ايشيا ۽ دوست محمد سان آهن. هن کان علاوه بروجن، دائودپوٽن ۽ ڪن جابلو ماڻهن سان پڻ ڪي لڳ لاڳاپا آهن. انهن سڀني ڳالهين جي ڇيڙي ڀيري لاهور ۾ ڪئي وڃي ته ڀلو. جابلو ماڻهن مان جيڪو سردار بنايو ويندو، انهيءَ معرفت واسطيدار ڪمشنر جو حڪم اتي هلندو. ۽ هتي جيڪا به غلطي ڪئي ويندي ان جي ڪابل ۾ سخت مخالفت ڪئي ويندي. (۲)

تاريخ 31- ڊسمبر 1854ع جي رات کان 1855ع جي پهرين تاريخ جنوري تائين پنجاب جي هر شهر، ڳوٺ واهڻ ۽ وسنديءَ ۾ رهندڙ ماڻهن جي ڳڻ ڪئي وئي. هتان جا رهاڪو پاڻون ڄاڻون هن آدمشماريءَ ۾ شريڪ ٿي ويا. کين ڪنهن به قسم جو ڊپ ڊاءُ ڪونه هو. امرتسر ۾ ماڻهو آدمشماري جي عملي جي انتظار ۾ پنهنجي گهرن جي درن وٽ بتيون ٻاريون بيٺا رهيا ۽ هر ننڍي وڏي گهٽيءَ ۾ روشنيءَ جو بندوبست ڪري ڇڏيو هئائون. ان رات جي محنت مان اهو پتو پيو ته پنجاب جي پکيڙ 81625 چورس ميل، 28879 ڳوٺ ۽ 12717821 آدمشماري آهي. سراسري طور 155 ماڻهو في ميل هم چورس ۾ رهن ٿا. حقيقت ۾ في چورس ميل رهندڙ ماڻهن جو انگ 62 کان 334 هو. زمين جي ڍل 1701021 پاڻونڊ آهي، جيڪا آبڪاري ۽ ٻئي محصول کان سواءِ آهي. جيڪڏهن زمين جي ڍل ۽ اهڙي محصول کي

جوڙ ڪبو ته ڪل ايت به ملين پائونڊ وڃي بيهندي.

برطانيه جي هن مفتوح علائقي ۾ ٻيون رياستون، سملا جي جابلو علائقي واريون رياستون بهاولپور، ڪشمير ۽ ڄمون راڄ وغيره. انهن سڀني رياستن جي گڏيل پکيڙ 102884 چورس ميل ۽ آدمشماري 6750606 ٿيندي. في چورس ميل تي ماڻهن جو سراسري انگ 65 بيهي ٿو نه ته 62 کان 257 ماڻهو في چورس ميل ۾ رهن ٿا. اتان جي حڪمرانن جي ڪل پيداوار 1405653 پائونڊ آهي. پنجاب ۾ ماڻهن جي آبادي في ميل گهاتاڻ شامل جدول ۾ ڏني وئي آهي، جنهن کي هندستان جي ٻين علائقن جي في ميل آباديءَ جي گهاتاڻ سان پيٽائي ڏسي سگهجي ٿو.

هتي 26210 ڳوٺ آهن، هر ڳوٺ جي سراسري آبادي 440 ماڻهو آهي. 2124 ننڍا شهر آهن جن جي 1000 کان 6000 تائين آدمشماري ٿيندي. 76 شهر اهڙا آهن جن ۾ 5000 کان 10,000 تائين ماڻهو رهن ٿا ۽ 32 شهر وري اهڙا آهن، جن جي 10,000 کان 50,000 تائين آدمشماري آهي. ٽن شهرن جي آدمشماري وري 50,000 کان به مٿي ٿيندي. سڀني کان وڏو شهر امرتسر آهي، جنهن جي آبادي 122184 آهي، ٻيو نمبر لاهور ۽ ٽيون نمبر پشاور آهي، جن جي ترتيبوار آدمشماري 94143 ۽ 53294 آهي. لڌيانه جي 47191 جالنڌر 28422، پٽيالا 26208 ملتان 22493، ديرو غازي خان 21097، ديرواسماعيل 15899، راولپنڊي 15813 فيروزپور 12032 ۽ جهلم جي آبادي 6060 آهي.

باب نائون

سنڌوءَ جي وهڪري وارا علائقا

ملتان رستي درآمد ۽ برآمد ٿيندڙ تجارتي مال جا، ميجر ميملن طرفان هڪ الداڙي موجب پيش ڪيل انگ اکر، مٿن ڪوٽ ماڳ وٽ سنڌوءَ ۾ آمدرفت، رهندڙ فوج جو انگ، فوج کي يورپ جي ٺهيل مال جي رسد.

سنڌو ۽ ان جي ڀرتي ڪندڙ شاخن تي آباد علائقا هڪ وڏي رڻ پٽ ڪري هندستان کان ڇڻ ڌار لڳا بيٺا آهن. اهي ٻاهرين دنيا سان

سمند وسيلي سنڌ کان سواءِ رابطي ۾ اچي ڪونه سگهندا. البت ٻاهريون مال ڪلڪتي ۽ بمبئي رستي ڏکيو سگيو پنجاب پهچي ويندو آهي. پر اهو مال وڏو وڪڙ ڪري غير فطري رستا ڏيون مس اچي منزل مقصود وٽ پهچندو آهي. جيڪڏهن اهو سامان سڌي فطري رستي سان روانو ڪيو وڃي ته مٿي ڄاڻايل علائقن کي تمام گهڻو فائدو ٿيندو ۽ اهڙي ڳالهه ڪلڪتي ۽ بمبئي ۾ به محسوس ڪئي ويندي. ڇاڪاڻ ته اهو رستو سولو ۽ سڌو آهي ۽ مٿين ٻنهي بندرن تان اوڏانهن ايندڙ ويندڙ مال جي آمدرفت جي پيڙ گهڻي گهٽجي ويندي.

سنڌ، پنجاب ۽ اتر اولهه سرحدي صوبي جي پيداوار جيڪا تجويز ڪيل ريل ۽ آگبوتن واري سڌريل آمدرفت رستي رواني ڪئي ويندي تنهن جو بيان ايندڙ بابن ۾ ڪيو ويو آهي.

سنڌوءَ وسيلي هلندڙ واپار جي ڏنل وچور لاءِ مان نهايت ڏاهي عملدار، جي. ڊبليو. هملٽن، ڪمشنر ملتان جو ٿورائٽو آهيان، جنهن هيٺيون خط لکي حقيقت کان آگاه ڪيو آهي.

”افسوس آهي جو مون کي پنجاب جي ان برآمدي ۽ درآمدي مال جي تفصيلن جي خبر ڪانه آهي، جيڪو ملتان رستي ايندو ويندو رهي ٿو. ڇاڪاڻ ته اهڙي ايندڙ ويندڙ مال سان لاڳاپيل ڪاغذ منهنجي پنجاب وڃڻ کان گهڻو اڳ بالااختياري وارن ڏانهن روانا ڪيا ويا هئا. ممڪن آهي ته انهن ڪاغذن جا نقل انڊيا آفيس ۾ موجود هجن. انهن مان ڪي ڪاغذ ته لاهور ڪرائيڪل ۾ به ڇپيا هئا.

جيتري قدر مون کي ياد آهي ته پنجاب کان سنڌ ڏانهن ويندڙ مال، شورو، آن، ڪپهه، نير، تيلي بڇ، ڪچو پٽ، شالون، جابلو علائقن جو ٺهيل مال، ميڻ ۽ ڪنگڻ کار آهي. درآمدي مال ۾ سوئي ڪپڙو، سوئي سڳو، لوهي چادرون، لوهي ٻاريون، لوهي سيخون، ڌاتو، لوهي ٿانو، پسارڪو وڪر، بيئر ۽ شراب وغيره.

مان پنهنجي يادگيريءَ تي ويساه رکي صحيح انگ اکر ڏئي ڪونه ٿو سگهان، پر ٽن سالن جي داخلا مان پتو پوي ٿو ته انهيءَ عرصي

دوران درآمد ۽ برآمد تمام گهڻو وڌي آهي.

جيتري قدر برآمدي تجارتي مال جو تعلق آهي، ته اهو تمام گهڻو ٻاهر موڪليو وڃي ٿو، جيڪو ٻيڙين وسيلي هيٺ موڪليو ويندو آهي. ان جو ڪارڻ اهو آهي ته آگبوتن جا پاڙا تمام ڳرا آهن ۽ واپاري پنهنجو مال انهيءَ مهانگي آمدرفت وسيلي رواني ڪرڻ کان لهرائيندا آهن. قلمي شورو يا ڪو قيمتي تجارتي مال آگبوتن وسيلي هيٺ موڪليو وڃي ٿو.

درياه تائين پهچندڙ تجارتي مال تمام گهڻو هوندو آهي. ان حساب سان آگبوتن جو پاڙو ٿورو آهي. هر آگبوت سامان سان سٿيل ڏسبو. اڳئين کان چوٿا آگبوت آمدرفت ۾ جنبيل آهن ته ٻه پورا ڪونه ٿا پون. اهڙو تجارتي مال ڪراچيءَ ۾ مهينن تائين پيو سڙندو آهي، ڇاڪاڻ ته آمدرفت جي ذريعن جي گهڻي ڪوٽ آهي. ايجنٽ وڃي مجبور ٿي پنجاب ويندڙ ان سامان کي انن وسيلي موڪليندا آهن. پنجاب ۾ رهندڙ يورپي ماڻهن کي هن قسم جي اڻ پوري آمدرفت ڪري گهڻي تڪليف ٿيندي آهي. درياه وسيلي هلندڙ آمدرفت تمام گهڻي دير لڳائي ڇڏي ٿي. مون کي پڪ آهي ته سامونڊي پيداوار جيڪا پنجاب ۾ رهندڙ يورپي ماڻهو واپرائيندا آهن، تنهن کي هاڻي گنگا جمنا بدران سنڌوءَ وسيلي هيڏانهن موڪليو ويندو. هن قسم جي تجارت فقط پنجاب تائين محدود ڪانه رهندي، پر اڳتي وڌي اتر اولهه سرحدي صوبي تائين پهچندي. جنهن وقت آءٌ ملتان کان روانو ٿيو هوس، تنهن وقت بمبئي کان دهليءَ لاءِ روانو ڪيل تجارتي سامان آگبوتن وسيلي اچي اتي پهتو هو.

موجوده دور ۾ ملتان، لاهور ۽ امرتسر وچ ۾ تمام گهڻو واپار هلندو رهي ٿو. لاهور ۽ امرتسر کان ملتان ڏانهن پٽ جو ٺهيل ڪپڙو، اناج ۽ ٽيپي سڄي ملڪ ڪليو ويندو آهي. ملتان کان مڇڻ، يورپ ۽ افغانستان جون ٺهيل شيون لاهور ۽ امرتسر روانيون ڪيون وينديون آهن. فيروزپور کان هتي اناج ۽ گنگا ماڻهي جي پيداوار پهچندي آهي.

ملتان، ڏکڻ افغانستان مان ايندڙ قافلا آڪٽوبر نومبر کان شروع ٿيندا آهن، جيڪي خشڪ ميوو، مڇڻ، ڪچوٽ، ڏاس ملس جو ٺهيل سامان ۽ پشم وغيره کڻي ايندا آهن. اتان جا ڪي قافلا دهلي ۽ گنگا جي ڪن علائقن ڏانهن به هليا ويندا آهن. پر سندن گهڻو تجارتي مال ملتان ۾ لائو ويندو آهي. اهو مال هتان جي پلاوڻن وسيلي نيڪال ڪندا آهن، جيڪو پوءِ اڳتي هندستان روانو ڪيو ويندو آهي. افغان واپاري سياري جو ملتان ۾ سيڙپ ڪندا آهن. هندستان مان سندن موٽندڙ قافلا هتي اپريل ۾ پهچندا آهن ۽ پوءِ سڀني گڏجي افغانستان روانا ٿيندا آهن. سنڌو ۽ ان جي ڀرتي ڪندڙ شاخن سان هلندڙ واپار کان سواءِ خشڪيءَ وسيلي سنڌ، ملتان، لاهور ۽ امرتسر وچ ۾ واپار هلندو رهندو آهي. خشڪيءَ جي سڀني رستن سان تجارتي مال اٿن وسيلي ڏيوو ويندو آهي، جنهن جي رفتار ٻارهن ميل في ڏينهن هوندي آهي.

منهنجو خيال آهي ته جيڪڏهن آمدرفت کي ترقي ڏياري سڌاريو ۽ سهنجو بنايو ويو، يعني ڪراچي کان ملتان تائين اگبوٽن ۽ ملتان کان لاهور ۽ امرتسر تائين ريل تيار ڪئي وئي ته مختلف رستن سان جيڪا تجارتي آمدرفت جاري آهي، تنهن کي پنڄو اچي ويندو ۽ ساري آمدرفت مٿي ڄاڻايل رستي سان شروع ٿي ويندي. پنجاب ۾ رهندڙ يورپي ماڻهو يورپ ۽ چين جو ٺهيل مال هن رستي سان سولائي سان حاصل ڪري سگهندا. افغان واپاري به هن آمدرفت وسيلي پنهنجو مال سولائيءَ سان هندستان موڪلي سگهندا. هن قسم جي آمدرفت شروع ڪرڻ نهايت ضروري آهي، ڇاڪاڻ ته ڪو تجارتي مال ٿوري وقت گذرڻ کان پوءِ خراب ٿي ويندو آهي. مون ان وڪر جو بيان ڪونه ڪيو آهي، جيڪو هندستان کان افغانستان موڪليو ويندو آهي ۽ اهو آهي؛ سوتي ڪپڙو، لوهي سامان، نير، ڪنڊ، ڪپهه ۽ پسارڪو وڪر. هن مان ڪي شيون يورپ سان واسطو رکن ٿيون، جيڪي پنجاب ۾ شايد عام ڪونه آهن. مون کي پڪ آهي ته واهي جون اهي شيون ملتان ۾ سستي اگهه ۾ ملي وينديون آهن. افغان واپاري اهي شيون افغانستان ۽ وچ ايشيا جي

مارڪيٽ لاءِ هتان خوشي سان واپاريندا آهن. انهن ملڪن ۾ نج سوئي ڪپڙي ۽ اهڙو سوئي ڪپڙو، جنهن ۾ ريشمي تند جو ميلاپ هوندو آهي ان جي وڏي طلب آهي. ان ڪپڙي ۾ ڇيٽون ۽ نيري رنگ جو لتو وڌيڪ پسند ڪيو ويندو آهي. هن کان سواءِ ڏاڳو، جوڙي، اوني ڪپڙو، لوهي سامان، وڍ ٽڪ جو سامان ۽ ڪاغذ وغيره به اوڏانهن وڃي ٿو.

بحري مسافريءَ جا شوقين به ٻارهوئي ملتان، لاهور ۽ ملتان ۽ سنڌ جي وچ ۾ سفر ڪندا ڏسبا. پر سندن تعداد ٿورو هوندو آهي. ملتان هڪ وڏو زيارت گاهه آهي. ڇيت جي موسم ۾ سنڌ جا هزارين ماڻهو هتي زيارت لاءِ ايندا آهن. ملتان کان اولهه پاسي ڊيره غازي خان ۾ به هڪ مشهور زيارت گاهه آهي. اوڀر پنجاب جا ڪيترا ماڻهو هر سال هتي زيارت لاءِ ايندا آهن. اولهه پنجاب جا هندو زيارت واسطي هزارن جي انگ ۾ امرتسر ۽ هردوار ويندا آهن، جيڪي هندستان ۾ هندن جا مشهور تيرت گاهه آهن.

جي. ايڇ. هملٽن

سرڪاري سال 56-1855 جي مقامي حڪومت جي داخلا موجب مذڪوره سال چوٿائي جا انگ اکر ٻڌائن ٿا ته سنڌوءَ وسيلي مٺ ڪوٽ وٽان ڏيهي ساخت جون 668 ٻيڙيون مٽيون، جن تي 241185 مٺ يا 8618 تن بار لڏيل هو. پر اڀيارو ويندڙ ٻيڙين جو تمام ٿورو انگ نظر ايندو. ان عرصي دوران اهڙين ٻيڙين جو تعداد فقط 159 ۽ بار 23376 مٺ يا 835 تن هو. حقيقت مان ائين ڏسجي ٿو ته لهواري پاسي آمدرفت گهڻي آهي. اڀياري هاڪارڻ ۽ درياھ جي لهرين سان جهيڙڻ واسطي آڳوٺن جي گهڻي گهرج آهي. جيڪي ماڻهو سنڌوءَ وسيلي آمدرفت بابت اهم معلومات حاصل ڪرڻ چاهن ٿا، تن لاءِ اسان آڏو رکيل سرڪاري داخلا موجب ڪي انگ اکر بيان ڪريون ٿا. لڏيل بار مٺن جي شڪل ۾ ڏنو ويو آهي.

هيٺ ڏنل انگ اکر سنڌوءَ جي آمدرفت، مٺڻ ڪوٽ ماڳ سان ۽ سال 1855-56 جي ٽئين چوٽائي سان واسطو رکڻ ٿا.

مٺ	6575	ڪنڊ	مٺ	29519	ڪڻڪ
مٺ	676	نير	مٺ	12640	جَوَ
مٺ	2063	ميڻ	مٺ	7297	چڻا
مٺ	32	گيه	مٺ	4914	چانور
مٺ	1071	تيل	مٺ	4759	ڊال
مٺ	1	سڪل ڪارڪون	مٺ	16129	اُن
مٺ	150	باداميون	مٺ	12832	ڪپه
مٺ	455	ڪشمش	مٺ	15298	ڳڙ
مٺ	8295	شورو	مٺ	1768	مٺائي
مٺ	5581	سرهن	مٺ	61	لوه
مٺ	150	تماڪ	مٺ	39129	ٽِرا
مٺ	135	سٺي	مٺ	6	آفِير
مٺ	30221				گرم مصالح لونگ ڦوٽا
مٺ	489				ڪپڙي جون ڳنڍيون

سڱ 8535 تعداد

ڪل جوڙ 241185

اوپارو ويندڙ تجارت مال

مٺ	12	تيل	مٺ	108	ڪڻڪ
مٺ	2543	خشڪ ڪارڪون	مٺ	306	چانور
مٺ	201	گندرف	مٺ	4	اُن
مٺ	250	سوڄي	مٺ	60	ميڻ
مٺ	3858	لوه	تعداد	82700	ناريل
مٺ	708	سيهو	مٺ	55	گيه
مٺ	3980	ڪلون	مٺ	3837	سيڙهي

ڪپڙن جون ڳٽڙيون ۽ ڪپهه	20	مڻ
ڪل جوڙ	23376	مڻ

اوپارو ۽ لهوارو ويندڙ مال 264562 مڻ، جيڪي 94486 تنن جي برابر ٿيندا.

تازن وڳوڙن کان اڳ امبالا کان مٿي اتر هندستان ڏانهن ويندڙ فوج جو انگ 70,000 هو، جنهن مان 15,000 يورپي هئا. هن تعداد ۾ هزار عملدار شامل ڪونه آهن ۽ نه وري سندن زالون ۽ ٻار لکيا ويا آهن. هن انگ ۾ اهي سرڪاري عملدار به ڳڻيا ويا آهن، جيڪي ڪن معاهدن تحت هندستان ۾ نوڪري ڪري رهيا هئا. جيڪڏهن انهن سڀني جو شمار ڪبو ته سندن تعداد ڪنهن به ريت ويهن هزارن کان گهٽ ڪونه ٿيندو.

يورپي عملدارن ۽ فوجين جي ايتري انگ لاءِ ڪاپي جي گهڻي شيءِ جي ضرورت پوندي. جيڪڏهن ڪو ماڻهو اهڙي مال پهچائڻ جي ذميواري ڪندو ته کيس گهڻو گهريل سامان آڻائڻو پوندو. اسان اهڙي ڪاپي جي سڀين واسطي ڪو اندازو قائم ڪري ڪونه ٿا سگهون. پر ڪرنل جان جيڪب (جيڪو هاڻي برگيڊيئر آهي) اتر سنڌ فرنٽيئر جي پوليتيڪل سپرٽينڊينٽ جي بيان تان ڪجهه روشني حاصل ڪري سگهجي ٿي، جنهن جو چوڻ آهي ته سندس ڪمانڊ هيٺ رهندڙ هارس ريچيمنٽ لاءِ پنجاهه ائڻن جيتري باريا 24000 پاڻونڊن جيتري وزن برابر سامان جي سالياني ضرورت پئجي سگهي ٿي. جيڪڏهن اڳوڻن جي آمدرفت شروع ڪئي وئي ته اهڙي قسم جون فوجي ضرورتون سولائيءَ سان ۽ جلديءَ ۾ پوريون ڪري سگهجن ٿيون.

جيڪڏهن هتان جي ڏيهي 1600 ماڻهن لاءِ هتي پيدا ٿيندڙ ڪاپي جي شين جي ايتري ضرورت پئجي سگهي ٿي ته 70,000 فوجين لاءِ ڪيتري سامان جي ضرورت پوندي هوندي، جنهن ۾ پندرهن هزار ته رڳو يورپي فوجي آهن. غير فوجي يورپي ڪامورا ۽ سندن زالن ۽ ٻارن جو انگ ان کان سواءِ ٿيندو. ان کان علاوه انهن هيترن سارن فوجين

جو ڇا ٿيندو جيڪي هن کان بعد دهلي ۽ پشاور جي وچ تي فوجي
ڇانوڻين ۾ ترسايو ويندا.

باب ٽهون هندستان ۽ وچ ايشيا

يورپ جي تيار مال جي وچ ايشيا ڏانهن روانگي، ڪشمير، ٿيٽ، ايران،
ترڪستان، بلخ، خيوا، بخارا، ڪشمير، سمنڊ، روس، ولگا، ايراني نار - پولچ
سمنڊ وارا علائقا، بالفوش ۽ بستر، لوهانا واپاري ۽ سڙو. درآمد ۽ برآمد -
هندستان جو وچ ايشيا سان واپار، ديرو اسماعيل - ائين جا قافلا، واپاري
آمدرفت تي خرچ پڪو. ڪراچي ۽ انگلند جي وچ ۾ سڙو واپار. هندستان جي
تجارت جي قدر قيمت، سڙو ۽ ان جي ڀرتي ڪندڙ شاخن سان هلندڙ واپار تي
سنگ جي معافي.

جيڪڏهن آمدرفت سڌريل ۽ صحيح طريقي سان شروع ڪئي وئي
۽ سنڌ ۽ پنجاب جي وچ ۾ هڪ ڀيرو رابطو شروع ٿي ويو ته پوءِ
ڪراچي ۽ ۾ رهندڙ يورپي مهڙ جو واپاري، پنجاب ۽ دهليءَ جي اتر
اولهه وارن صوبن منجهان تجارتي مال واپار ۽ اوڏاهن موڪلڻ لاءِ پاڻون
ڄاڻون هڪ گس کولي وجهندا. هن کان علاوه يورپ جو تيار مال به
وچ ايشيا تائين پهچائڻ لاءِ پنهنجون ننڍون حرام ڪري ڇڏيندا.
اهڙيءَ ريت افغانستان جي مائٽري مٿي، هرات، بلخ، خيوا ۽ بخارا وڃي
دنگ ڪندا.

هن وقت ڌيان ڏيڻ جو گهي ڳالهه اها به آهي ته وچ ايشيا وارا وسيع
علائقا اسان جا پاڙيسري آهن. هتي اسان کي اها حقيقت سمجهاڻي
پوندي ته جڏهن سنڌوءَ جي ڪناري وارن ڏيهي حڪمرانن سنڌوءَ
درياهي آمدرفت تي ڳاڻي توڙ سنگ مڙهي هلندڙ تجارت کي ڄڻ پنجن
ڏيڻ جا جتن ڪيا هئا، ته وچ ايشيا جي انهن اهم ترقي يافته علائقن
تائين تجارتي مال ڪهڙن رستن سان سفر ڪري اتي پهچندو هو. هن
احوال کان واقف ٿيڻ واسطي پڙهندڙن کي ايشيا جي ڪنهن وڏي نقشي
جو مطالعو ڪرڻو پوندو. ان ۾ پهريائين کيس انگريزي سلطنت جي
دنگ جي اتر - اوڀر پاسي ڪشمير جي هڪ مشهور مائٽري نظر ايندي.

جتان جا رهاڪو پنهنجي ڏاهپ ۽ ڌانءَ ۾ ناليرا آهن. ان جي پريڻن پاسي تهيت آهي، جيڪو ڏاس ۽ پٽ ڪري گهڻو مشهور آهي. ڪشمير جون شالون ان پٽ مان ٺاهيون وينديون آهن. ان جي اولهه ۽ ڏکڻ - اولهه ۾ افغانستان آهي، ڪابل، غزني، قنڌار ۽ هرات جيڪي مشهور واپاري مرڪز آهن. انهن مان هرات کي هندستان جو لنگهه سڏيو ويندو آهي. ان ئي ساڳي پاسي اتر ايران وارا علائقا آهن. ان کان اوڀر اولهه طرف بخارا ۽ ترڪستان جا مشهور معروف ملڪ نظر ايندا، جن ۾ خيوا، بلخ، ۽ بخارا ڪنهن تعارف جا محتاج ڪونه آهن. انهن کان الهندي ۽ گهڻو پري ڪئسپين سمنڊ آهي.

هن هيڏي ساري وسيع خطي جو واپاري رستو ڏاڍو ورن وڪڙن وارو ۽ مهانگو آهي. قديم زماني ۾ اهو واپار سنڌوءَ وسيلي هلندو هو. جيڪڏهن هاڻي به اهو ساڳيو تجارتي رستو اختيار ڪيو وڃي ته سڀئي ڏک ۽ ڏچا دور ٿي ويندا. هاڻي اهڙي قسم جي سهوليتن جي وڌي وڃڻ جو امڪان آهي. ان جو ڪارڻ اهو آهي ته هندستان ۾ هاڻي برطانيه سرڪار جو راڄ قائم ٿي چڪو آهي. هن کان اڳي سنڌوءَ جي ڪنار وارن علائقن تي نيم وحشي قسم جا ماڻهو حڪمران هئا، جن تجارتي آمدرفت تي ڳاڻي ٽوڙ سنگ، رکي واپاري واڌ ويجهه کي پنڄو ڏئي ڇڏيو هو.

هڪ سڄاڻ ليکڪ جو بيان آهي ته سنڌ ۽ وچ ايشيا جي وچ ۾ سنڌو تجارتي اهم شاهراهه جي حيثيت رکندو هو. پر مغل شهنشاهت جي زوال کان پوءِ هيءَ علائقا تڄ سمان سردارن جي ور چڙهي ويا. جن واپاري آمدرفت تي ايترو ته سنگ جو بار وڌو جو اها نيٺ بيهي وئي. هن ڦير گهير ڪري ڇا ٿيو جو ايران، ڪابل ۽ بخارا تجارت وارو اهو مشهور گس ڇڏي روس کان ڪاٻي جون شيون گهرائڻ لڳا. ڇاڪاڻ ته اهو واپار وولگا وهڪري وسيلي هلندو هو، جيڪو ڪئسپين سمنڊ ۾ اچي ڇوڙ ڪندو هو. نتيجو اهو نڪتو جو روس مناسب شرطن سان اوڀارين ملڪن سان واپار ڪرڻ لڳو هو. روس کي اهو فائدو ان ڪري

پيو. جو هن وولگا ۽ ڪئسپين جي تجارتي آمدرفت لاءِ باقي تي هلندڙ جهاز جوڙي ورتا آهن. هن ملڪ جي تجارتي ترقي ايتري آسري چڪي آهي، جو سندس تيار مال انگلند جي مال سان پنجاب ۾ مقابلو ڪري رهيو آهي. هاڻي اڌڪو آهي ته متان سندس مال اتر - اولهه بنگال وارن علائقن ۾ نه پهچي وڃي.

وچ ايشيا جا ملڪ يورپ جو تيار ٿيل هر مال گهرائيندا آهن جهڙوڪ: ڪئليڪو ڪپڙو، هرڪ، بافتو، ڇيت، ململ ۽ سوئي ڪپڙي جا ٻيا قسم، گيڙو رنگ جو سوئي ڪپڙو، بخل، سونو ڏاڳو، ٽامي ۽ ڪنجهي جا ٿانو، وڍ ٽڪ جو سامان ۽ موتي جواهر. مطلب ته برطانيه جيڪو به سامان برآمد ڪندو آهي، تنهن جي هن ملڪن ۾ ڪپت آهي. ويندي صاف ٿيل ڪنڊ تائين. انهن ملڪن ڏانهن وڃڻ لاءِ سنڌوءَ واري رستي کان سواءِ ٿي رستا ٻيا به آهن. جن سان تجارتي سفر ڪري مال وڃي انهن ملڪن ۾ پهچندو آهي. هڪ رستو ايراني نار وٽان لهي سارو ايران پار ڪري مذڪوره ملڪن تائين هليو وڃيو آهي. ٻيو سائيرنا کان قافلن وسيلي سامان ڪشي اويارين بندرن وسيلي اتي پهچي ٿو، ٽيون روس وسيلي وڃي ٿو. پر اهو رستو گهڻو ڊگهو آهي. پوئين رستي سان روس ۾ سامان هيئن ايندو آهي ته جرمنيءَ جي لڳندڙ ميلن ۾ انگلند، فرانس ۽ جرمني جو مال ايندو آهي، جيڪو گهڻو مهانگو خريد ڪري اتان ڪٿائي وولگا درياھ جي ڪنهن به ڀاڱي مان آگيون وسيلي ڪڍي اچي ڪئسپين هاڪاري اهو تجارتي مال بالفروش پهچي ٿو. ان ماڳ کان اوڀر طرف ويندڙ قافلن سان اهو مال ڪڍي اچي سيري Sari ۽ بستم وٽ پهچندو آهي. اتان کان به رستا ڦٽندا آهن. انهن مان اتر - اوڀر ويندڙ رستو، بخارا، خيوا بلخ ڏانهن وڃي ٿو. ٻيو رستو صفا اوڀر طرف هلندو آهي، جيڪو هرات، قندار، غزني ۽ ڪابل پهچندو آهي. جتان کان پوءِ پشاور اٽڪ ۽ لاهور اچي ٿو، جيڪو ٿورو پنجاب ۽ ڪجهه حصو ڪشمير تائين پکڙجي وڃي ٿو.

مٿي ڄاڻايل ليکڪ جو بيان آهي ته ڪابل، نير، سوئي ڪپڙو ڪنڊ

ڪئليڪو ڪپڙو، ململ ۽ شالون گهرائيندو آهي. اتان ٻاهر ويندڙ مال، گهوڙا، غزني ۾ ٺهندڙ ميڇ، تازا ۽ خشڪ ميو آهي. هن قسم جي تجارتي مال جي آمدرفت افغانستان جا لوهائي واپاري جاري رکيو اچن جيڪي هن ملڪ جي اويارئين وٽ سان يعني غزنيءَ کان وٺي سنڌوءَ جي ڪناري تائين پکڙيا پيا آهن. لوهائي واپارين جا اهڙا قافلا جون مهيني جي شروع ڌارن ڪابل ۾ پهچي ويندا آهن. جڏهن سندن تجارتي مال ختم ٿي ويندو آهي، ته اتان کان اڳتي بخارا ڏانهن روانا ٿيندا آهن، هندستان مان بخارا اهو ساڳيو ٻه هزار اٺن جو بار هندستان کان ڪابل اچي ٿو، جنهن جي اڌ جيترو مال ترڪستان ويندو آهي.

بخارا روس مان، هرڪ، ململ، چيٽ، بافتو، مخمل، زربفت گيرڙو سوئي ڪپڙو، سوني تند، سفيد ڪنڊ، ماکي، پشم قلف، لوه، لوهي ٿانو ڪوچينيل Cochineal تارون، ڪنجهو، ڪمايل چمڙو، ڪاغذ، سيون، وڍ ٽڪ جو سامان، موتي جواهر وغيره، انگلنڊ جي بافتي جي بخارا ۾ گهڻي ڪيٽ آهي.

پر اهو ڪپڙو ايران ۽ روس وسيلي هتي پهچي ٿو، ان ڪري گهٽ مهانگو آهي. جيڪڏهن اهو ڪپڙو هندستان کان افغانستان وسيلي اتي پهچي ته گهڻو سهانگو ملي. ان کان علاوه جيڪڏهن سنڌوءَ وسيلي بند ٿيل آمدرفت جاري ٿي ته انهن ملڪن ۾ پهچندڙ هر سامان وڌيڪ سستو وڪامندو.

بخارا جي روس ۽ هندستان سان واپار کان سواءِ ڪاشغر ۾ يرقند رستي چين سان به تجارت قائم آهي. چين مان هتي چانهه، ڪچو سون ۽ چاندي ۽ مشڪ ايندو آهي. هي سامان 950 گهوڙن جي بار جيترو يا ٻه هزار پائونڊن جيترو وزن ساليانو هتي پهچندو آهي، جيڪو ڊگهي سفر جا ڏک ڏاکڻا سهي ٿپيٽ رستي رسندو آهي، پر اهو تمام گهڻو مهانگو هوندو آهي. يرقند ۾ اڍائي سو پائونڊ (گهوڙي جي بار) چانهه جي قيمت فقط سٺ تillas هوندي آهي، جيڪا بخارا ۾ ٻه سو طلا ۾ وڪامندي آهي. هي سبز چانهه جو قسم آهي، جيڪو ترڪستان ڏانهن

هليو ويندو آهي. بهترين قسم جي چانهن چين جي ”تورخت“ واري جوءَ مان ايندي آهي، جيڪا بنڪا تين جي ننڍڙن دهن ۾ بند ٿي ايندي آهي. جنهن ڪري هن کي بنڪا چانهن سڏيو وڃي ٿو. چين جي مصري به ترڪستان موڪلي وڃي ٿي. پر هن قسم جو تجارتي مال ڪٿڻ ۾ ڪجهه ڏکيو آهي، تنهن ڪري انهيءَ رستي سان ڪونه ايندو آهي، جنهن سان چانهن ايندي آهي. پهريائين اهو وڪر چين کان بمبئيءَ ايندو آهي، جتان ايراني نار پهچي تهران اچي ٿو ۽ اتان کان پوءِ ڪئسيپين سمنڊ اڪري بلڪان ايندو آهي ۽ پوءِ خيوا (۲) پهچندو آهي. هن وڪر جو ڪجهه ڀاڱو مشهد رستي روانو ڪيو وڃي ٿو. هن ڳالهه مان هيءَ حقيقت ظاهر ٿئي ٿي ته جيڪڏهن تجارتي آمدرفت جي مقصد واسطي سنڌوءَ کي ڪوليو ويو ته چين جو تجارتي مال سولائيءَ سان خيوا ۽ بخارا پهچي سگهندو. هاڻي تجارتي مال جيڪو ٿيٽ يا ايران جي ڊگهي رستي سان يا ٻين ڏکين رستن سان هلي اتي پهچي ٿو سو به سنڌوءَ واري آمدرفت جاري ٿيڻ کان پوءِ هن رستي سان ايندو ويندو.

بخارا جو مکيه ٻاهر ويندڙ مال پٽ، اُن ۽ ننڍن گهٽن جون ڪلون آهي. پٽ جي ايت درياھ آمون جي ڪنڌين ڪنارن سان ٿيندي آهي جتي شهتوتن جا ٻيلا نظر ايندا آهن. اتان جي سڀني ماڻهن جو ڌنڌو پٽ-ڪيٿان پالڻ هوندو آهي. بخارا جون ننڍن گهٽن جون ڪلون ساري اوڀر ۾ نالييريون آهن ۽ اهي فقط آمون درياھ ۽ بخارا جي وچ واري علائقي ڪارا هول (Karahool) مان ملنديون آهن. هنن ڪلن جي خاص طور تي ايران ۾ ڪپت آهي. پر ٻنهي ملڪن ۾ رهندڙ مختلف قبيلن جي وچ ۾ بهتر لاڳاپا موجود ڪونه آهن، تنهن ڪري انهن ڪلن جي آمدرفت ۾ گهڻيون رڪاوٽون هونديون آهن. ان ڪري مشهد ۽ بخارا جي وچ ۾ اهڙي واپار جو طئي ٿيڻ مشڪل ۽ آمدرفت به ڏاڍي ڏکي آهي.

روس جو تيار مال ڪئسيپين وسيلي سولائيءَ سان اچي ايران جي بازارين ۾ پهچندو آهي. تبريز ۽ تهران تائين پهچندڙ اهڙو مال تفلِس ۽

ڪاڪيشيا وسيلي رسي ٿو. انگريزي تيار مال تربيزوند رستي اتر ايران تائين پهچي ٿو. جنهن سان گهڻو منافعو ڪمايو ويو. ڏکڻ ايران وارن علائقن کي بوشائر رستي مال موڪليو وڃي ٿو، جيڪو ايراني نار جو هڪ مشهور ماڳ آهي. هن ٿاڪ کان اتر- اولهه ڪُرون نالي جهاز راني لائق هڪ درياھ وهندو آهي، جنهن وسيلي تجارتي مال مٿي وڃي وڃي ايران تائين نڪرندو آهي. جيڪڏهن مناسب بندوبست ڪبو ته اهو مال سولائيءَ سان اصفهان تائين پهچائي سگهجي ٿو.

اڳوڻن ۽ ريل وسيلي تجارتي مال کي سنڌوءَ جي ڪنار سان آباد اٽڪ جي ٿاڪ پهچائڻ سولو آهي، هرات جتان کان ڪابل، غزني، قندار، صوات، بلخ ۽ بخارا جي بازارين تائين پهچڻ ڪو مسئلو ڪونه رهندو جيڪو نوو وگورڊ ۽ وولگا وسيلي ايندڙ سامان کان گهڻو سستو هوندو. بخارا ۽ پنجاب جي وچ ۾ پٽ جو واپار تمام گهڻو هلي ٿو. ڪراچي بندر تان هن وکر جي اڳئين سال برآمد 31641 پائونڊن جي ماليت جيتري ٿي هئي.

وچ ايشيا ۽ هندستان جي وچ ۾ هلندڙ سالياني ڏيتي لپي ڏهه لک پائونڊن جيتري ٿيندي. ان تجارت جو وڏو حصو سنڌ جي سرحد سان هلندو آهي ۽ ڪجهه باقي پنجاب وسيلي ٿئي ٿو. سنڌ وسيلي ڄاڻايل واپار سنڌوءَ سان آمدرفت رستي به ٿئي ٿو ته خشڪيءَ رستي به جنهن ۾ اٺ، گهوڙا، خچر، گڏه ڪتب آندا وڃن ٿا. پر هاڻي گاڏيون به ڪم اچڻ لڳيون آهن. هن قسم جي آمدرفت ۾ ڦٽڻ وسيلي تجارتي مال ڍوڻ بدران اٺن گهوڙن خچرن ۽ گڏهن کي وڌيڪ اهميت ڏني وڃي ٿي. ڊيري اسماعيل خان تائين پنجن هزارن اٺن تي مشتمل هڪ ڊگهو قافلو به اچي سهڙندو آهي. واپارين سان پنهنجا ڪٽم قبيلو گڏ هوندا آهن. قافلن جي شڪل صورت اهڙي هوندي آهي جو ڇن هلندڙ ڦرندڙ بازار پئي لڳندي آهي. اهڙا واپاري قافلا، پٽ، اُن، پسارڪو وکر، مصالح پشم ۽ بخارا جي ٺپي سان سون به ڪڍي ايندا آهن، جيڪو اڙل جي جبلن مان ملندو آهي. هن کان علاوه رنگ، ڪتاب، ڪپڙا، ڌاتو ۽ ان

مان جوڙيل ٿانو ٿيا به ساڻن هوندا آهن. ڊيري اسماعيل خان ۾ پهچڻ کان پوءِ پنهنجي گهر جا پاتي ۽ انهن جي گهرج وارو سامان اتي ڇڏي پاڻ ڏکڻ طرف اسهندا آهن. هن قسم جي تجارتي آمدرفت ۾ ويهه هزار اٺ، گهوڙا ۽ خچر ڪم اچن ٿا. واپاري قافلن سان گڏ پهريداريءَ جي مقصد سان مسلح ماڻهو به گڏ هوندا آهن. جيڪي اٺ هزار نوڪرن کان سواءِ هوندا آهن. تجارتي مال جي درآمد اهڙي قديم طور جي آمدرفت وسيلي پئي هلندي آهي، جنهن تي في ميل في ٽن جو پاڙو ڇهن پينن کان هڪ شلنگ هوندو آهي ۽ اهو گذريل پنجن سالن کان وٺي ڏوئي جو پاڙو آهي جيڪو 1849ع تائين رهيو.

ان جو ملهه	ڪٿي پيدا ٿئي ٿو	وڪر جو نالو
ريپا 280000	بخارا، خراسان	ڪچو پٽ
ريپا 12000	ڪابل ۽ غزني جا اترين علائقا	ان
متفرق تجارتي وڪر (Notion) افغانستان، هرات، بخارا.		
ريپا 85000		ايران ۽ خراسان
ريپا 91000	ڪابل، جلال آباد، قنڌار	خشڪ ميوات
ريپا 120000	قنڌار	گاڙهو رنگ
ريپا 33500	لوهه بنونءَ کان اولهه پاسي واريون ڪاٺيون	لوهه
ريپا 22000	ڪالاباغ	اليومينر
ريپا 22000	افغانستان ۽ قنڌار مان ڏاڙهون	تازا ميوا
ريپا 12000	ديرو اسماعيل خان	ڪپڙي جي پاڪر
ريپا 300000	بخارا	سون
ريپا 150000	افغانستان ۽ ايران	گهوڙا
ريپا 30000		هلڪو سلڪو وڪر
ريپا 600000		مصالح جي قيمت
ريپا 1157500		ڪُل جوڙ

هتي آمريڪي لفظ (Notion) ڪتب آندو ويو آهي جنهن ۾ صمغ عربي (ڪوئر)، گلاب جون پتيون، هڱ، ٽڪو عنبر، دوائون،

گندرف، مصالح، سرمون، رنگ، پسارڪو وڪر ۽ مٺي ڪاٺي اچي وڃي ٿي. هن قسم جي وڪر ۾ اهي شيون به شامل سمجهڻ ڪپن، جيڪي سنگهڻ ۾ سڳند ۽ هواڙ واريون هونديون آهن. هلڪي سلڪي وڪر (light articles) ۾ پراڻي جهازن جي سامان سان لاڳاپيل مختلف شيون اچي وڃن ٿيون، جيڪي ڪلڪتي ۽ چين جي بازارين ۾ وڪامنديون آهن. هنن شين جا واپاري پاڻ سان ايران جو پٽ، روس جو ڪمپل چمڙو، روس جون چٽيون، ڌاريل جانور، ڊگها ڪوٽ اصفهان ۽ دمشق جي تلوارن جا ٽٽا، پها، سمور جي ڪاري پشم. مطلب ته اهي شيون جيڪي هروڀرو اهم ڪونه هونديون آهن. پر پٽ پنهنجي نقطه نگاهه کان اهم واپاري وڪر آهي. هن وڪر جو پورو اڌ فقط امرتسر جي هڪ گهر ۾ ڪپي ويندو آهي. باقي رهيل اڌ وري ٻيو گهر خريد ڪري وٺندو آهي. اهو ٻيو گهر تخت مل جو آهي، جيڪو ساري ان جي مقدار جو پورو اڌ درآمد ڪندو آهي. تازي ميوو جو مکيه واپاري جيوڻ سنگهه آهي. اهو به امرتسر سان تعلق رکي ٿو. پر اهم ڳالهه هيءَ آهي ته واپار ته چوڏس پڪڙيل ڏسبو پر ان جو لاپ يا منافعو فقط ٿورن ماڻهن وٽ وڃي گڏ ٿيندو آهي. سامان ڪڍي ايندڙ واپاري ڪابل جا لوهاڻا، اٽڪ ۽ دامن (Daman) جا پراچا آهن، جن جون چاڙهون هندين ماڳين پڪڙيون پيون آهن ۽ امرتسر، ملتان، هشياريور، مرشد آباد ۽ رادا نگر ۾ ڌنڌي ۾ ڄميل ڏسبا. ڪلڪتي تائين جيڪي قافلا پهچندا آهن، تن وٽ فقط متفرق تجارتي شيون هونديون آهن جيڪي (Notion) جي اصلاح هيٺ اچي وڃن ٿيون. (۳)

ان دور ۾ برآمدي شين جا انگ اکر هيٺ ڏجن ٿا.

وڪر جو نالو	پيداوار جو هنڌ	ملهه
شالون	ڪشمير	650000 رپيا
ديسي ڪنڊ (سئي)	جالندر	50000 رپيا
ڳڙ	باري ۽ رچنا دو آبو	8000 رپيا
نير	ملتان ۽ اتر هندستان	157000 رپيا

رييا	354000	پنجاب	جوڙي ڪپڙو
رييا	380,000	مانچيسٽر	سوٽي ڪپڙو
رييا	<u>45000</u>	يورپ	نوشن (مترق مال)
رييا	<u>1644000</u>		جوڙ

نوشن واري اصطلاح ۾ هتي، چين جو سامان، شيشي جو سامان، وڊ ٽڪ جا اوزار، ڪافور لونگ، صندل، پارو، دالچيني، ڪٽ ۽ چانهه اچي وڃي ٿي. هي چانهه نير وحشي قبيلن پڻدا آهن. (۴) پنجاب وسيلي درآمدي ۽ برآمدی ڪل ڌيتي لپتي 340,000 پاڻونڊن جي ماليت جيتري ٿي. پر اها قائم ڪيل اندازن کان گهڻو وڌيڪ آهي. مگر قوي امڪان آهي ته جيڪڏهن برآمدی ڌيتي لپتي سنڌ وسيلي جاري ٿي وئي، ته ڏهه لک پاڻونڊن تائين پهچي سگهي ٿي. درآمدی تجارتی مال ۾ ڪچو سون چاندي به ڏسڻ ۾ اچي ٿي، جنهن مان پتو پوي ٿو ته واپار جو توازن هندستان جي پاسي آهي. هن قسم جو واپار هر وکر سان لاڳاپيل آهي ۽ شڪ ٿئي ٿو ته يارڪ سائر ۽ مانچيسٽر جي تيار مال جي گهڻي طلب اڀري رهي آهي. انگلنڊ جون تيار ٿيل چٽيون ۽ بنات جو ڪپڙو وچ ايشيا جي ملڪن ۾ تمام گهڻو پسند ڪيو وڃي ٿو. پوئين وڙ جي ڪپڙي ۾ هڪ هلڪي جنس آهي جيڪا، عورتن جي ڪپڙي جو ڌيڪ ڏئي ٿي. اگهه به مناسب اٿس امڪان آهي ته ان جي ڪپت به گهڻي ٿئي. مٿي ٻڌايو ويو آهي ته وچ ايشيا کي مال بدلي مال ڏيڻ لاءِ ڪيتريون ئي شيون آهن، پر انهن مان هڪ شيءِ ته تمام اهم آهي جنهن کي هن وقت تائين بلڪل نظر انداز ڪيو ويو آهي. يعني منهنجو اشارو هتان جي اهم ايت، اُن ڏانهن آهي. سنڌوءَ جي ويجهو سڀ ملڪ ۽ خاص طور تي ان جي اولهه پاسي وارن علائقن ۾ اُن جي ايت تمام گهڻي ٿيندي آهي. گذريل ٿورن سالن ۾ مٿي چاڻايل علائقن مان ان اچي هن ملڪ ۾ رسندي آهي. توڙي جوان جي آمدرفت ۾ ڪيتريون ڏکيائون ۽ ڏچا آهن. ڪيترن بندرن تان ٽلڪندي نيٺ اچي بمبئي پهچي ٿي، جتان هلي اچي انگلنڊ پهچندي آهي. اها هڪ اڏول ثابتي آهي ته

جيڪڏهن هن قسم جي تجارتي مال کي آمدرفت ۾ سهوليتون مليون ته اها اچرج جي حد تائين وڌي سگهي ٿي ۽ اهڙي قسم جون سهوليتون کين هاڻي آڇجي رهيون آهن. هندستان کي ان مهيا ڪندڙ ملڪ ڪونه سمجهيو ويو آهي. پر هاڻي اتان ايتري ججهي ان انگلنڊ برآمد ڪئي وڃي ٿي جيتري آسٽريليا جون سڀئي ڪالونيون 1836ع تائين مهيا ڪنديون هيون. 1833ع دوران هندستان مان 3721 پائونڊ ان درآمد ڪئي وئي هئي، جيڪا 1841ع ۾ وڌي وڃي 3008000 پائونڊن کي بيٺي. پر هن قسم جي وڌيڪ درآمد جو ڪراچي ۽ انگلنڊ جي وچ ۾ سڌو لاڳاپو هئڻ گهرجي. ان لاءِ جيتري جلدي ڪبي اوتري بهتر. جيڪڏهن خانگي ماڻهن هن تجارتي مال ۾ دلچسپي ورتي ۽ درآمد ۾ چٽا پيڻي شروع ٿي ته ڪراچي ۽ انگلنڊ جي سڌي لاڳاپي پيدا ڪرڻ ۾ ڪا دير ڪانه ٿيندي. هندستان مان ملندڙ تازن انگن اکرن مان ڄاڻ ملي ٿي ته آمريڪا جي ڪن تجارتي جهازن کي، ڪراچي بندر کي سڌاري، ڪي اهم سهوليتون آڇيون ويون آهن. سنڌو ۽ انگلنڊ جي وچ ۾ سڌو رابطو به ايترو اهم ۽ ناگزير آهي، جيترو انگلنڊ جو ڪراچي بندر سان سئون سڌو ڳانڍاپو. ڇاڪاڻ ته ساري ايشيا جي ڪڇي مال کي انگلنڊ پهچائڻ ضروري آهي، نه ته اهڙي مال جي درآمد تي هڪ ته لاڳت تمام گهڻي ايندي، ٻيو انگريز صنعت لاءِ ايترو ججهو مال درآمد ٿي ڪونه سگهندو.

انگريزن جو هندستان سان واپاري لاڳاپو نهايت اهم آهي پر اهو اڃا ابتدائي مرحلن ۾ آهي. سال 1834ع ڌاران اهو 27000000 پائونڊن جي ماليت جيترو ٿيو هو.

اتر هندستان ۽ پنجاب کي انگلنڊ سان سڌي ملائڻ واسطي ڪراچي هڪ اهم نڪتو آهي. هي بندر اتر هندستان ۽ پنجاب جي ضرورت آهي ۽ اهو هنن علائقن جو هڪ فطري بندر آهي.

سنڌو اهڙن ميداني علائقن مان وهندو آهي، جو سندس وهڪري هماليه ۽ هندوڪش کي الڳ ڪري ڇڏيو آهي. بعد ۾ پنجاب جي پنجن

درياهن ۽ ٻين وهڪرن جو پاڻي کڻي مختلف ڦاٽن وسيلي عربي سمنڊ ۾ ڇوڙ ڪندو آهي.

هن وقت سنڌو ۽ سندس مختلف ڀرتي ڪندڙ درياھ اسان جي بحث جا موضوع آهن. هاڻي اسان تي اهو فرض ٿئي ٿو ته دنيا جي قومن واسطي سنڌوءَ کي کوليون، جيڪو پراچين دور ۾ دنيا جي تجارتي آمدرفت لاءِ هڪ عظيم شاهراه هو. جيڪڏهن انگريزن جديد سائنس ۽ ڏاهپ کان ڪم وٺي رابطي جي هن اهم ۽ قديم وسيلي کي ڀرپور نموني سان ڪتب آندو ته کين ايترا فائدا ملندا، جن جو کين وهر گمان به ڪونه هوندو. ان جو فائدو نه رڳو سنڌ کي ٿيندو، پر روس جو جيڪو وچ ايشيا جي ملڪن تي تجارتي اثر ڪري سياسي ضابطو آهي، سو به پنهنجي سگهه وڃائي وهندو.

پنهنجي تجارت ۽ تهذيب کي ترقي ڏيارڻ واسطي خانگي شعبي کي به هن ڏس ۾ اڳتي وڌڻ کپي.

هن قسم جي آمدرفت کي ترقي ڏيارڻ واسطي خانگي شعبي کي به هن ڏس ۾ اڳتي وڌڻ کپي. هن قسم جي آمدرفت تي اڳي جيڪي به سنگ مرڙهيل هئا، سي معاف ڪيا ويا آهن. ناٿي سان لاڳاپيل ٻيون پابنديون لاهيون ويون آهن. هن مائٽريءَ جي ويڙهاڪ ماڻهن کان تلوار جو مٺيو ڇڏائي سندس هٿن ۾ هر جو مٺيو ڏنو ويو آهي. هنن تازن وڳوڙن کان اڳ واپارين جو ڌنڌو ۽ سندن حياتيون هر قسم جي خطري کان ٻاهر هيون. باقي جي ڪل جنهن کي تجارتي ترقيءَ امن ۽ روشن ضميريءَ جو پڙهو چئجي سا اڃا شروع ڪانه ٿي آهي. ان جي شروع ٿيڻ کان پوءِ ڪيترا ماڻهو اچي هن شعبي ۾ پنهنجي موڙيءَ جي سڀڙهه ڪندا. هن وقت تائين هيءُ ڌنڌو فقط انگريز واپارين لاءِ مخصوص هوندو هو ۽ ٻيو ڪو عام ماڻهو ان ۾ گهڙي ڪونه سگهندو هو. آمدرفت ۾ سهولت پيدا ٿيڻ کان پوءِ ڪابل جا واپاري به واپاري مال جي آند نيند شروع ڪندا. هن کان علاوه ٻيا به ماڻهو اڳتي ايندا خيوا ۽ بخارا جون بازاريون تجارتي مال سان ڀري ڇڏيندا. هن قسم جي

تجارتی آمدرفت جي ڪلي پوڻ، ڪراچي بندر کي ترقيءَ ڏيارڻ ۽ اهم تجارتی مرکز بنائڻ سان ایرانی نار واري سامونڊي ڪناري سان هلندڙ واپار کي به هتي ملي پوندي. اهڙي اڳڪٿي ڪرڻ ڪا مشڪل ڳالهه ڪانه آهي ته انگريز سرڪار جي اڀارين حڪمرانيءَ وارن علائقن ۾ ڪراچي ڪڏهن هڪ نهايت وڏو بندر ۽ مشهور تجارتی مرکز بڻجي پوندو. (۶)

پر مکيه ۽ اهم رستن کي مڪمل ڪرڻ جي ضرورت آهي. لاهور کان امرتسر ۽ ملتان تائين ريل جو رستو تيار ٿيڻ کان پوءِ پنجاب جي درياهن ۾ هاڪاريندڙ ٻيڙيون ريل رستي هر ايندڙ مال پهچائينديون ۽ نيڪال ڪنديون رهنديون ۽ درياھ ۾ ڇڻ تجارتی رستا بڻجي پوندا. هن کان علاوه ملتان کان حيدرآباد تائين آڳوڻن ۽ حيدرآباد کان ڪراچي تائين ريل رستي آمدرفت ۾ سنڌو ماڻھو جي سڀني شهرن جو پنهنجي هڪ فطري بندر سان هڪ اٿوٽ لاڳاپي جو قيام آهي. (۷)

باب يارھون سنڌو ماڻھو جي اڀت

ڪوئلو

سنڌ ۽ پنجاب ريلوي ۽ ان سان گڏ انڊس اسٽيمر فلوٽيلا جي قيام کان پوءِ وڏي منافعي ملڻ جو قوي امڪان پيدا ٿي پيو آهي. ان جو مکيه ڪارڻ اهو آهي ته سنڌ ريلوي جي آخري اترين اسٽيشن کان ٿيهارو ميل کن اولهه پاسي ڪوئلي جي کاڻ جو پتو پيو آهي. اهو ٿاڪ حيدرآباد جي درياھي بندر ڪوٽڙي کان اٺاويھ ميل وٿيرڪو آهي، جيڪو ڪيرٿر جي جابلو سلسلي کان پنج ميل اوڀر ۽ نئن ٻارڻ کان سترھن ميل پري ٿيندو. هن ڪوئلي کاڻ جو پتو اتفاقي پئجي ويو. سنڌوءَ ماڻھو جي وٽ سان، ڪوئلي جي موجودگيءَ جو پتو، گهڻو وقت اڳي پئجي چڪو هو. هن علائقي جي ڪاردار غيرآباد زمين کي آباد ڪرڻ جي سفارش ڪئي هئي. ضلعي جي ڪليڪٽر ميجر پريڊي ڪيس ان جوءَ ۾ هڪ ڪوھ ڪوٽڻ جي هدايت ڪئي. ان ڪوھ جي چاليھ فوٽ اونھائي تي

ڪوئلي جو هڪ اٺ فوٽ تهه مليو. ٿورو هيٺ وري به اهڙو ڏيڍ فوٽ تهه هٿ لڳو. ڪوئلي جي نموني جو تجربو ڪري، نتيجو انگلنڊ روانو ڪيو ويو، جيڪو اطمینان جوڳو هو. سنڌ جي اخبار جي هڪ رپورٽر وٽان هن قسم جو مختصر احوال مليو.

سنڌ مان تازو ڪوئلو مليو آهي جنهن کي اڄ صبح جو ايسٽ انڊيا ڪمپني بهادر جي آگبوتن نيمراڊ (Nimrod) ۾ تجرباتي طور ڪتب آندو ويو. خوشيءَ جي ڳالهه اها آهي ته ان جو نتيجو ڏاڍو حوصله افزا نڪتو آهي. تجربتي مان اهو ثابت ٿيو آهي، ته هي ڪوئلو ٻاڦ ڪل جي مقصد واسطي نهايت ڪارائتو آهي. نيمراڊ 60 هارس پاور جو آگبوت آهي، جنهن جو بئائلر ڊگهو ۽ سوڙهو ۽ ٻئي ڪوئلي ٻارڻ جي لائق آهي. جڏهن هن قسم جو ڪوئلو تجرباتي طور ڪتب آندو ٿي ويو ته هيٺيان صاحب موجود هئا:— ڪئپٽن ڊنيل انڊين نيوي، ليفٽيننٽ اسڪارلي، انڊين نيوي، ڪئپٽن گرو جي 13 نيتو انفنٽري، مرس ۽ هيور (ٻئي چيف انجنيئر) ۽ ڊپٽي ڪليڪٽر ڪئپٽن فليس. ان ڪوئلي کي ڪاٺ يا ٻئي ڪنهن اهڙي ٻارڻ جي مدد کان سواءِ صبح جو ڇهين وڳي باهه ڏني وئي. ڇاڪاڻ ته ڪئپٽن ڊنيل جي مرضي هئي ته ائين ڪري ڪوئلي جي پنهنجي خاصيت ۽ خصوصيت معلوم ڪئي وڃي. تنهن ڪري تيل مان هڪ ٽو ٻوڙي ان کي ڪوئلن مٿان رکي باهه ڏني وئي.

ڪوئلي کي باهه لڳڻ ۾ پهريائين ڪجهه ڏکيائي پيش آئي. پر پوءِ جڏهن ڪوئلي کي باهه وڇڙي وئي ته آگبوت جي تنهي بنين مان سفيد قسم جون چپيون حرڪن لڳيون جن ۾ وڏي سگهه هئي. اٺ وڃي ويهن منٽن تي ٻاڦ ٻاهر نڪرڻ لڳي. بعد ۾ آگبوت لنگر کنيو ۽ ڏاڍي تيز رفتاريءَ سان اويارو هاڪارڻ لڳو. ڪهڙو ته سهڻو ڏيک هو جو سنڌوءَ جي مٿاڇري تي سنڌ جي پنهنجي ڪوئلي جي مدد سان پهريون ڀيرو ٻاڦ پيدا ٿي رهي هئي. گهاڙ به پٺيري گهلي رهي هئي. في انچ همچورس تي ٻاڦ جو 6-1/2 پاڻونڊ داپ هو، جيڪو سراسري طور تي سٺو داپ آهي. جڏهن آگبوت وري لهوارو هلڻ لڳو ته وڌاند رو واءُ

سندس سامهون ٿي پيو ان ڪري پاڻيءَ ۾ ڪجهه هيٺ پرو لهي ويو. ان کان پوءِ في انچ همچورس ٻاڦ جو داب 9 پاڻونڊ نظر اچڻ لڳو، جيڪو بعد ۾ هتي وڃي 8 پاڻونڊ بيٺو. ڪارڪردگي جي لحاظ کان هيءُ هڪ وڏو داب آهي، جنهن مان معلوم ٿي رهيو هو ته هي ڪوئلو تمام سٺيءَ جنس جو آهي. هيءُ آگبوت ڪلاڪ تائين هاڪاريندو رهيو، جنهن ۾ هو چار ميل اويارو ۽ چار ميل لهوارو ڪل اٺ ميل هليو. ان عرصي دوران ڪوئلي جو هڪ ٽن چار هندريڊ ويٽ وزن ڪم آيو. يعني اوياري هاڪارڻ مهل 15 هندريڊ ويٽ ۽ لهواري مهل نو هندريٽ ڪوئلو سڙيو. ڪوئلو به پري ائين ختم ٿي ويو جو رک جي هڪ رتي به نظر ڪانه آهي ۽ سنهو به هو جيڪو بنيءَ ۾ هيٺ لڳل سيخن جي سنهيءَ چاري مان نڪري وڃي تري ۾ پيو، تنهن ڪري اهو اندازو ڪرڻ مشڪل آهي ته ان ساري ڪوئلي مان رک ڪيتري ٻڻي.

مختصر ته فلوتيل سان لاڳاپيل عملدارن هن قسم جي تجربي کي نهايت ڪامياب قرار ڏنو. هن ڪوئلي ۾ فقط اها اوڻائي هئي، جيڪا مٽي بيان ٿي چڪي آهي ته اهو سنهون هيو جيڪو بنا ٻرڻ جي چاڻيءَ مان وهي وڃي بنيءَ جي تري ۾ ٿي ويهي رهيو ۽ سنهي هجڻ ڪري جهٽ پري ٿي ويو. ان جو سبب اهو هو جو ڪوئلو ڪاڻ وٽان اٿن تي لڏجي ٿي آيو، جيڪو لوڏڻ لمن تي پڇي پور ٿي ويو ٿي. پر جيڪڏهن اهو گاڏين وسيلي آندو وڃي ته جيڪر پڇڻ کان بچي پوي.

ڪوئلو گندرف کان وانجهيل آهي. استعمال کان پهريان مٿس پاڻي ڇٽڪاري ان جي ڪارڪردگي کي وڌائي سگهجي ٿو.

عام استعمال ۾ ڪوئلي کي ڪاٺين جي مدد سان ٻاريو وڃي. ائين ڪرڻ سان ٻاڦ جهٽ پيدا ٿي سگهندي ۽ وقت به وڃائڻو ڪونه پوندو. ٿڌو بئالڻر ڪاٺ ٻارڻ سان ڏيڍ ڪلاڪ ۾ ٻاڦ پيدا ڪري سگهي ٿو ۽ ڪوئلي ٻارڻ سان اهو بئالڻر ٻاڦ پيدا ڪرڻ ۾ ڪلاڪ پنج منٽ وٺي ويندو. اها صورتحال اطمينان بخش آهي.

اهو سارو معاملو پراميد آهي. اهي ڏينهن ڏور نه آهن جڏهن سنڌ

جو ڪوئلو ساري اولهه هندستان جي هڪ قيمتي ٻارڻ جي صورت اختيار ڪري ويندو. (۸)

مسٽر انمين کي سنڌ جي ڪوئلي جي جاچ پرک ڪرڻ لاءِ مقرر ڪيو ويو آهي، جيڪو هن کان پهريان بنگال جي ڪوئلي جي کائين تي ڪم ڪري رهيو هو. هن صاحب پنهنجي رپورٽ ۾ ٻڌايو آهي ته هن جوءَ ۾ ايتري ته وسيع علائقي ۾ ڪوئلو موجود آهي، جنهن جو ساري هندستان ۾ مثال ئي ڪونه آهي. هتي نه رڳو ڪوئلو پر لوھ ۽ چوني جي پٿر ملڻ جا به وڏا امڪان آهن.

هن حقيقت مان ظاهر ٿئي ٿو ته اهڙي قسم جون دريافتون نه رڳو سنڌو ماڻھو جي پيداواري ذريعن جي ترقي واسطي اهم ڪردار ادا ڪري سگهن ٿيون، پر ساري اتر اولهه هندستان جي پيداواري ذريعن جي ترقيءَ جو به باعث بڻجي سگهن ٿيون.

ماڻھو ۾ ڀاڙيا لاهور ۽ پشاور جي اوڀر ۽ اتر-اوڀر پاسي جابلو علائقن ۾ به ڌاتن جون کائون آهن. اتان جي رهاڪن جي بيان موجب پاڻيءَ جي ڪن وهڪرن ۾ لوھ، ٽامي، چاندي ۽ سون جا ذرا ڏسڻ ۾ ايندا آهن. آرمينيا جي هڪ ڪاٺ جي واپاريءَ مسٽر آرائن، ڊسمبر 1854ع ۾ مون کي ٻڌايو ته هر سال جڏهن هو جابلو علائقي جي ديال جي جبلن ۾ ڪاٺ وڍڻ سانگي ويندو آهي، ته کيس ڪوئلي جا تهه نظر ايندا آهن. هن اهڙي ڪوئلي جو نمونو لاهور جي مسٽر ڪوپ کي ڏنو هو ۽ تپاس کان پوءِ اهو تمام سٺيءَ جنس جو ڪوئلو ظاهر ڪيو ويو آهي. ڪوئلي جا ڪي تهه جبلن جي نڪن وهڻ ڪري ظاهر ٿي پوندا آهن ڇو ته اهڙا وهڪرا جبلن ۽ ڌرتيءَ جي گهڻي اونھائيءَ تائين هيٺ کائي ويندا آهن تنهن ڪري ڪوئلو ظاهر ٿي پوندو آهي. (۹)

باب بارهون سندو ماڻھو جي اڀت

سمارتن ۽ ريلوي جي اڏاوت ۾ ڪم ايندڙ پنجاب ۽ ڀر وارن
علائقن جو ڪاٺ. (۱)

پنجاب ۾ پنجن قسمن جو ڪاٺ پيدا ٿئي ٿو، جيڪو جاين جڳهن ٺاهڻ ۾ ڪم ايندو آهي. اهو هي آهي ديودار، ديار يا ڪٺو (Pinus Ecdsus)، چيل، ڪاٺيل ۽ ري. پهرين ٻن بيان ڪيل ڪاٺ جي قسمن ۾ ڪجهه مونجهارو ٿئي ٿو ۽ اهي ٻئي مختلف جنسون آهن. ديودار صندل ڪاٺ جو هڪ قسم آهي. باقي ڪٺو پائين جي قسم جي هڪ جنس آهي. سندس ڪاٺ جو رنگ ۽ ان ۾ نظر ايندڙ ليڪون گهڻيون مختلف آهن. ديودار جو ڪاٺ ڪارسرو ٽڪو پورو هوندو آهي، جڏهن ته ديار جو رنگ هلڪو ٿئي ٿو. ٻنهي قسم جي ڪاٺ مان ٺارپينتن جي سڳند ايندي آهي پر ديودار ۾ وڌيڪ تيز هوندي آهي. ديودار جو ڪاٺ لاهور ۾ تمام گهٽ ملندو آهي. ديار کي سملا واري پاسي ڪٺو سڏيو ويندو آهي، جنهن کي هر قسم جي جاين ۾ ڪم آندو ويندو آهي.

چيل جو ڪاٺ ديار جهڙو هوندو آهي، پر پائين جي هڪ قسم سان واسطو رکي ٿو، جنهن جي ڪاٺ کي هر قسم جي جڳهه ۾ ڪتب آندو ويندو آهي. پر گهڻو ڪري چٽين ۾ ٽئين طور گهڻو ڪم آندو وڃي ٿو. ڇاڪاڻ ته هن ڪاٺ ۾ ليڪون وڌيون ۽ خوبصورت ٿينديون آهن. هن ڪم جي لحاظ کان هيءُ ڪاٺ ديار کان وڌيڪ پسند ڪيو وڃي ٿو. پر در دريئون، پائيل، فرنيچر ۽ گولين باروت لاءِ صندوقون وغيره ديار جي ڪاٺ مان ٺاهيون وينديون آهن. هيٺ فرش کي ڪاٺ جي تختن سان سينگارڻ واسطي چيل ڪاٺ ڪتب آندو وڃي ٿو، ڇاڪاڻ ته اهو سستو ۽ ڪمائڻ ۾ نرم ۽ سولو آهي.

لاهور ۾ ديار جي ڀيٽ ۾ چيل وڌيڪ سستو ملي ٿو، جنهن جا هڪ روپيه ۾ ٽي پڪا ”ٿسو“ ملندا آهن. جڏهن ته ديار جا روپيه ۾

ٻه پڪا ٿسو ملن ٿا. عمارتي ڪاٺ ٿسو جي شڪل ۾ وڪامندڙ آهي جنهن جي ماپ هڪ گز (33 انچ) ڊيگهه، هڪ گز ويڪر ۽ هڪ ٿسو ٿولهه هوندي آهي.

چيل جو ڪاٺ ڪڏهن گهر ڪري خراب ٿي پوندو آهي، پر ديودار ڪاٺ ۾ اهڙي خاصيت آهي جو گهر ۾ خراب اصلي ڪونه ٿئي. پوئين وڙ وارو ڪاٺ اڏوهي جي ڪاڇڻ کان به آجو آهي. پر پتو نه آهي ته واقعي ائين آهي. پر مان سمجهان ٿو ته اها حقيقت ڪانه آهي.

مٿي ٻن عمارتي ڪاٺ جي جنسن جو ذڪر ڪيو ويو آهي. جن مان هڪ ڪائيل ۽ ٻيو ري آهي. انهن قسمن جي ڪاٺ ۾ ڪي اوڻايون آهن، جن کان آءُ اوهان کي خبردار ڪرڻ گهران ٿو ۽ اهي اوڻايون ٻنهي ۾ هڪ جهڙيون آهن. ري جو ڪاٺ انارڪلي وارين بئڪن جي اڏاوتن ۾ ڪم آندو ويو آهي ۽ ثابت ٿيو آهي ته هي ڪاٺ عمارتن ۾ ڪم آڻڻ جوڳو ڪونه آهي. ڪائيل وارو ڪاٺ به ڪو هن کان وڌيڪ سنو ڪونه آهي. هتان جا ماڻهو ان ڪري هن قسم جو ڪاٺ ڪپيندائي ڪونه آهن. هن قسم جو ڪاٺ وڏي سنڌ ڏانهن روانو ڪري سگهجي ٿو جيڪو سنڌوءَ کان سواءِ ٻين درياهن وسيلي هيٺ موڪلجي ٿو. ان جو ڪارڻ اهو آهي ته ڄاڻايل پهرئين درياهه جي وهڪري جي رفتار تيز آهي. ستلج جي ڪنار سان بيمثل عمارتي ڪاٺ جا ٻيلا هاڻي اهڙي ڪاٺ کان خالي ٿي ويا آهن. ان قسم جي ڪاٺ هٿ ڪرڻ لاءِ اتي ڪي ايجنٽ وهاريا ويا آهن. هن ڏس ۾ منهنجو صلاح مشورو اهو آهي ته عمدو ڪاٺ خريد ڪيو وڃي.

بياس وهڪري جي منڍ واري حصي ۾ بهترين ڪاٺ جي گهٽائي نظر ايندي. پر ان ڪاٺ کي گهربل ماڳ تائين پهچائڻ ڏچو آهي. اهڙي ڪاٺ هٿ ڪرڻ ۾ ٻه رٿيون لڳي وينديون ۽ گهڻو خرچ اچي ويندو.

لاهور ۾ ڪتب ايندڙ ڪاٺ سجانپور کان راوي رستي ايندو آهي. اهو ڪاٺ هتي اٺ آنا في ٿسو وڪامندو آهي، جيڪو ٺيڪيدارن وسيلي خريد ڪيو ويندو آهي. جيڪڏهن سجانپور وڃي خريد ڪبو ته في

روپيه ۾ ٽي يا چار ٽسو جي اگهه سان ملي ويندو. راوي وسيلي ان ڪاٺ آڻڻ ۾ فقط هي اعتراض آهي ته ان وهڪري ۾ ور وڪڙ تمام گهڻا آهن، ان ڪري ڪاٺ گهربل جاءِ تائين پهچائڻ ۾ تمام گهڻو خرچ لڳي ويندو آهي.

چناب جو وهڪرو هن ڪاٺ جي روانگي لاءِ بهتر آهي. پر منجهس هڪ اوڻائي آهي ته ان جو گهڻو حصو ڌارئي علائقي مان لنگهندو آهي. مگر جهلم لاءِ اهو اعتراض ان ڪري نه ٿو ڪري سگهجي ڇو ته اهو وڌيڪ سئون سڌو آهي تنهن ڪري ان ۾ ڪابه ڏڪيائي ڪانه ڏسبي. هن جي منڍ واري حصي ۾ به ججهو عمارتي ڪاٺ موجود آهي. پر ان ڪاٺ جي اگهه ٻار بابت مون کي ڀروسو جوڳي ڄاڻ ڪانه آهي، تنهن ڪري پنهنجي راءِ جو اظهار ڪري ڪونه ٿو سگهان. هن متعلق اهو به چئي ڪونه ٿو سگهان ته اهو ڪاٺ درياھ تائين پهچائي سنڌ روانو ڪري سگهجي ٿو الائي نه.

مان سمجهان ٿو ته ملبار واري جوءِ ۾ ساڳو وڻ ڪان سواءِ هتان جي سروي جي خاص قسم جهڙو وڻ پيدا نه ٿيندو آهي، سروي جون ڊگهيون ڪانيون جيڪي ٿوڻين ۽ ٽنڀن طور ڪتب اچي سگهن ٿيون، سي اٺن روپين ۾ ويهه ملنديون آهن. اهي ڊيگهه ۾ تيرهن يا چوڏهن فوٽ ۽ ساڍن چئن انچن کان ست انچ ٿلهيون هونديون آهن. جهلم ۽ راوي سٺ ستر ميل هيٺ هلي چناب سان سنگم ڪنديون آهن. ديودار جو ڪاٺ مڏن جي صورت ۾ هيٺ روانو ڪيو ويندو آهي. پنجاب جا ماڻهو گهڻو ڪري ڪاٺ جي هي جنس ڪتب آڻيندا آهن. پر هيٺ ملتان، حيدرآباد ۽ ڪراچي وارا به هن ڪاٺ کي وڌيڪ پسند ڪن.

هن ڪاٺ جا وڏا ٻيلا پير پنجال جي اوسي پاسي ڏسبا، جيڪا چمب جي علائقن جي هڪ جابلو جوءِ آهي ۽ چمون ڪشمير سان ڍنگئي آهي. هيءُ ڪاٺ جيڪڏهن پاڻيءَ ۾ پيو هوندو ته گهڻي وقت تائين خراب ڪونه ٿيندو. هن علائقي ۾ اهڙو مثال موجود آهي ته هن قسم جو ڪاٺ پورن پنجن سون سالن تائين خراب ڪونه ٿيندو آهي.

وزير آباد ۾ ديودار جو ڪاٺ جنهن جي ڊيگهه پنجويهه فوٽ هوندي آهي تي تسو هڪ روپيه ۾ ملندا آهن. پر پنجويهن فوٽن کان ڊگهيءَ جا اڍائي تسو في روپيه ۾ وڪرو ٿيندا آهن. هي آرمينيا جي ڪاٺ جي ٺيڪيدار مسٽر آراتون جي بيان ڪيل اگهن مطابق ڏنل وچور آهي. پر مٿي بيان ڪيل ڊيگهه کان گهٽ ڪاٺي چار يا ساڍا چار تسو في روپيه به ملي وڃي ٿي ۽ اهو سڌي خريداري جو اگهه آهي. تسو پنجابي ماپ جو اصطلاح نالو آهي، جنهن موجب 3 ممڪب فوٽ ڪاٺي تسو سمجهي ويندي آهي. اهڙي هڪ تسوءَ ۾ 1857 ع فوٽ ڪاٺي هوندي آهي. وزير آباد ۾ ڪاٺ چيرائي جو ڪم ٿيندو آهي ۽ في روپيه ۾ 90 کان 96 فوٽ ڪاٺ جي چيرائي جو اگهه آهي. پنجاب ۾ ڊڪڻ، لوهڙ ۽ رازو چار آنه ڏهاڙيءَ جي حساب سان پورهيو ڪندو آهي. ڪراچي ۽ بمبئي جي جهازن جا مالڪ يا ڪمانڊر هن جنس لاجي ڪاٺ لاءِ پيا واجهائيندا آهن جيڪو ڊيڪ ۽ ٻئي اندروني ڪم لاءِ استعمال ٿيندو آهي. ڇاڪاڻ ته اهو هڪ ته هلڪو آهي ٻيو وري جهلي به گهڻو ٿو. (۲)

باب تيرهون

سنڌوءَ ماڻريءَ جي پيداوار

تاندوري واريون شيون جهڙوڪ ڪپهه، آن، پٽ، سٺي ۽ السِي سٺيءَ جي مختلف جنسن، پٽ، آن ۽ خاص طور تي ڪپهه جي طلب جيئن پوءِ ٿيڻ وڌندي پئي وڃي ۽ تاندوري واريون اهي شيون مارڪيٽ ۾ ايتريون گهڻيون ڪونه ٿيون اچن جو انگلنڊ جي صنعت جي پورائي ٿي سگهي. هندستان اهڙو ملڪ آهي جتان اهي جنسون اوڏاهين موڪلي سگهجن ٿيون. جيڪڏهن هن ملڪ جي اندروني رابطي کي سڌارو ۽ وڌائبو ته ڄاڻايل شين جي روانگي ڪپت جي پورائي ڪرڻ جي لائق ٿي سگهي ٿي. دنيا جي وڏي صنعتڪار قوم جي حيثيت سان اسان جو نانءُ انهيءَ ۾ آهي ته اهڙين شين جي طلب جي رسد واسطي ڪن

ٻين ملڪن جا ڳجهو نه بڻجڻ ۽ گهربل ڪچي مال جي روانگي کي يقيني بڻايو. جيڪڏهن آمريڪا ۾ ڪپهه کي ڌڪ لڳي ٿو ۽ اتان انگلنڊ نه ٿي پهچي ته انگلنڊ جي صنعت کي ٻيهن کان بچائڻ واسطي ڪو ٻيو وسيلو به ڳولڻو پوندو.

ڪپهه

پنجاب ۾ پيدا ٿيندڙ ڪپهه جي خوبي بابت بيان ڪندي هندستان جي هڪ اخبار جي رپورٽر لکيو آهي ته، ”گذريل اپريل 1855ع ۾ مون ڪجهه ڪپهه انگلنڊ آندي. اها آمريڪا جي زرعي جنس سان واسطو رکي ٿي، جيڪا جهلم درياھ وارن علائقن ۾ پوکي ويندي آهي. مون ان ڪپهه جي جنس جو نمونو مانچيسٽر جي ڪپهه ٿاڻن وارن ڪارخانن جي مالڪن کي ڏيکاريو. انهن ٻڌايو ته اها ڪپهه هندستان ۾ پيدا ٿيندڙ سڀني جنسن کان وڌيڪ بهتر آهي. ان ڪپهه کان به وڌيڪ سٺي آهي جيڪا سڌو آمريڪي جنس جي ڪڪڙي مان پيدا ٿئي ٿي ۽ سوا ڇهه کان ساڍا ڇهه پينس في پائونڊ قيمت جي لائق آهي.“

پنجاب مان وهندڙ درياهن جي ڪنڌين ڪنارن تي ڪي اهڙا بهتر علائقا آهن، جتي ڪپهه جو فصل ڀلو اڀائي سگهجي ٿو. ان کي فقط اتان جي مقامي حڪومت جي همت افزائي جي ضرورت آهي. اتان جي ضلع انتظاميه جو به اهو فرض آهي ته اتان جي ڀلي ٻنيءَ ۾ ڀليءَ جنس جي ڪپهه جو ٻج پوکرائن.

پوءِ اها ڪپهه مقامي ساخت جي بيڙين ۾ سنڌوءَ وسيلي گذري ڪراچي پهچائي سگهجي ٿي، جتان پوءِ انگلنڊ جي صنعت واسطي انگلنڊ موڪلي وڃي.

ڪراچيءَ جو بندر نهايت اهم ماڳ آهي. ٻين وڏين اهم شين جيان هن جو قدر به ڪونه ٿو ڪيو وڃي ۽ سندس خاص اهميت مان ڪو فائدو به ورتو ڪونه ٿو وڃي. فقط هڪ شيءِ، ڪپهه سنڌ ۽ پنجاب ۾ صحيح نموني پوکي وڃي ته ڪراچيءَ رستي روانگي واپار جو پاڙو به گهڻو ڪمائي سگهجي ٿو. اهڙيءَ ريت سرڪاري سامان به هن بندر تي

اچي لهندو، جيڪو مٿي پنجاب ۽ ٻين علائقن ڏانهن موڪليو ويندو. خانگي سامان ۽ تجارتي مال به هتان اندرين ملڪ موڪليو ويندو. اهڙي ريت درآمدي مال تي به گهڻو پاڙو ڪرايو ڪمائي سگهجي ٿو. هن رستي سان سفر ڪندڙ بيشمار مسافر هوندا.

سند جي هڪ اخبار جي بيان موجب ته سنڌوءَ جي ڪنڌين ڪنارن سان آباد ماڻهو سياري جي رُت ۾ ڪپهه سان ڀريل پيڙيون لهواريون هاڪاريندا ڏسندا. جيسلمير وارو ٿر اڪري راجپوتانا جي ڪپهه به سنڌ اچي سکر وٽان يا ته افغانستان موڪلي ويندي آهي يا وري سنڌ جي استعمال لاءِ هتي ئي ڪپي ويندي آهي. ڪڇ سنڌ جي ڀر وارو ملڪ آهي جنهن جي اڳئين سال جي ڪپهه ۽ اُن جي پيداوار بمبئي پريزيڊنسيءَ جو پورو ڇهون حصو هئي. فطري طور اها به ڪراچي ايندي ڇاڪاڻ ته اهو وڌيڪ ويجهو مارڪيٽ آهي.

ڪپهه جي ڳنڍڻ ٻڌڻ واسطي ٻه هئڊرلڪ پريسون انگلنڊ مان درآمد ڪيون ويون آهن. تنهن ڪري ڪراچيءَ اندر ڳنڍڻ ٻڌڻ جي سهوليت موجود ٿي وئي آهي. اهي سڌو درآمد ڪرڻ ۾ وڌيڪ آساني ٿيندي. (۱)

اُن - هن جنس جو واپاري وکر اولهه پاسي تمام گهڻو پيدا ٿئي ٿو جيڪو بمبئي کان ڪراچيءَ کي وڌيڪ ويجهو آهي. ڪراچيءَ جي هڪ اخبار جو بيان آهي ته ”ان حيثيت جو فائدو اسان چو نه وئون ۽ چو نه انگلنڊ سان سڌو اهڙو تجارتي رابطو پيدا ڪريون.“

هن کان اڳي هڪ اوڻائي ضرور هئي جو ڪوبه يورپي جهاز هتان تجارتي مال کونه کڻندو هو. پر ڪمپنيءَ جي ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جو هڪ مثال سامهون آهي جنهن اتر-اولهه ڏانهن ويندڙ فوج هتان سنڌ منجهان رواني ڪئي ۽ ڪناري سان لڳڻ وارو ڊپ ڊاءُ ڀڄي پيو. پڪ آهي ته پنجابي پٺاڻ ۽ افغان واپاري پنهنجي اُن ڪراچي بندر تان رواني ڪرڻ پسند ڪندا ۽ سامونڊي سفر ڪري بمبئي وڃڻ کان لهرائيندا. پر هن ڏس ۾ هڪ ڏکيائي ڏور ڪرڻ لاءِ هڪ ڪمپني جوڙڻي پوندي،

جنهن ۾ محنتي ۽ ايماندار ماڻهو هجن ۽ اهي مذڪوره ان جي ڳنڍڻ
 ٻڌڻ لاءِ ذميواري هجن (۲) انگلنڊ جا اهي جهاز جيڪي اتان نوڪري
 پيشي وارا ماڻهو کڻي هندستان پهچن، تن ۾ موت تي اها ان لڏي
 وڃي. انهيءَ ۾ انگلنڊ ۾ رهندڙ اسان جي برادريءَ جو فائدو آهي.

اڄ کان پنج سال اڳ ڪراچي بندر تان 75716 پائونڊن جي
 ماليت جيتري ان برآمد ڪئي وئي هئي، جيڪا هاڻي وڌي وڃي
 311590 پائونڊ ماليت جي انگ تي پيشي آهي جنهن جي واڌ جي
 شرح 312% ٿي ٿي. (۳)

پٽ

اسان پٽ جي موضوع تي بمبئي سرڪار جي رڪارڊ مان هڪ
 اختصار پيش ڪريون ٿا، جيڪو پٽ جي واپار تي هڪ ڌيان ڇڪائيندڙ
 ٿڪرو آهي:- پٽ جي درآمد شڪارپور کان اتر - اولهه وارن علائقن
 کان ٿيندي آهي. هي درآمد واپار جو نهايت اهم ڀاڱو آهي، جيڪو انهيءَ
 طرف کان ٿيندو رهي ٿو. پٽ جي هي جنس نهايت اعليٰ قسم جي ٿئي
 ٿي. مون کي خبر آهي ته بمبئي جو مارڪيٽ اهڙي سٺي جنس جي پٽ
 کان باخبر ڪونه آهي. ان پٽ سان لاڳاپيل هي خاص ڳالههون معلوم
 ڪري ورتيون آهن. هن جنس جي ملهه جي ادائگي روڪ ڏوڪڙن ۾
 شڪارپور ۾ ٿيندي آهي ۽ درآمد محصول 160 روپيه اٿس.

(۱) ڪوهائي پٽ. هي بخارا مان ايندو آهي ۽ پيدا ترڪستان ۾ ٿئي

ٿو. شڪارپور ۾ ان جو ملهه 10 روپيه في اسر (Assar) آهي. (۴)

(۲) هرات کان توني نالي پٽ اچي ٿو، جنهن جي شڪارپور ۾ قيمت
 13-12-0 روپيه في اسر آهي.

(۳) هرات کان شال بافي نالي پٽ ايندو آهي جنهن جي شڪارپور ۾
 قيمت 15 روپيه 10 آنا آهي.

(۴) نوابي بخارا جو پٽ آهي جيڪو شڪارپور 14 روپيه 12 آنا ۾ في
 اسر وڪامي ٿو.

(۵) ڪرمان ۽ يزد کان گيلا تي پٽ اچي ٿو، جيڪو 9 روپيه في اسر

وڪامي ٿو.

(۶) هرات مان قالوچار پٽ اچي ٿو، جنهن جو شڪارپور ۾ اگهه 9 روپيه في اسر آهي.

هن واپاري وڪر جي سالياني درآمد 50,000 روپيه جيتري ٿيندي آهي ۽ سندس گذر بولان لڪ مان ٿئي ٿو. واپاري گهڻو ڪري افغان آهن جيڪي آڪٽوبر کان مارچ تائين ٻارهوئي ايندا رهن ٿا. هي تجارتي مال هندو شاهوڪارن جا پلاوٽا وٺندا آهن. جيڪي اتر اولهه ايشيا جي هر وڏي شهر ۾ نظر ايندا. آنجهاني سر اليگزينڊر برنس ۽ ٻين ماڻهن سنڌي هندن جي اهڙن گماشتن جو ذڪر ڪيو آهي. (۵)

1، 2، 5 ۽ 6 نمبرن وارو پٽ اٿڻ واسطي شڪارپور ۾ ئي صاف ٿيندو آهي ۽ رنگيو به اتي ويندو آهي.

3 ۽ 4 نمبر واريون شالون ٻائي ۽ نوابي قسم وارا پٽ سنڌوءَ پار روھڙيءَ ۾ ست گڏي اٿيا ويندا آهن. هن ڪپڙي جي وڙ کي درياھي سڏيو ويندو آهي. جنهن جو اگهه ست آنا گز آهي. شڪارپور ۾ پٽ جو ڏاڳو به تيار ٿئي ٿو، جيڪو خيرپور، سکر، روھڙي، لاڙڪاڻو، گنداوا، باغ (ڪڇيءَ واري جو) ڏکڻ سنڌ جي سيوهڻ ۽ ٺٽي به ويندو آهي، جنهن مان مختلف قسم جون لنگيون جهڙوڪ گلبڊن ۽ ٻيون ٺهنديون آهن. شڪارپور ڪچو پٽ يا پٽ جو ڏاڳو پاڙيسري ملڪن ڏانهن برآمد ڪونه ڪندو آهي.

ڪوڪاني قسم جي پٽ مان تيار ڪيل ڏاڳي جو وچور هيٺ ڏجي ٿو.

(۱) پستاکي، ڦڪو گلجليل، رڳيل اگهه 20 روپيه في اسر.

(۲) چمني، هلڪو سائو، نير جو ٿورو رنگ به ڏنل اگهه 20 روپيه في اسر.

(۳) سبز- گهاٽو سائو، هلڪو سائو، ٿورو نير ڏنل اگهه 20 روپيه في اسر.

(۴) سرمائي- نير سان رڳيل اگهه 20 روپيه في اسر.

(۵) گهنڀئي - نارنگي رنگ جهڙو (زعفران ۾ ٻڌل) اگهه 28 روپيه
في اسر.

(۶) جلائي - گهاٽو ٽڪو. ڪنڀرو رڳيل اگهه 16 روپيه في اسر.

(۷) ڪرمزي - ڪرمزي رنگ جي جيتن مان ٺهيل رڱ ۾ ٻڌل
اگهه 21 روپيه 12 آنا.

(۸) اڇو - بنا رنگ جي سفيد 20 روپيه في اسر.

توڻي نالي پٽ مان ٺهيل ڏاڳي جو وچور

(۱) پستاڪي: سڀئي مٽي ڄاڻايل رنگن ۾ رڳيل

(۲) چمڻي ۽ اگهه 24 روپيه في اسر

(۳) سبز

(۴) آسماني

(۵) اڇو

(۶) ڪرمزي جي ٽن مختلف رنگن ۾ 0-12-26 روپيه في اسر.

گيلائي ۽ قلوچار قسمن وارا پٽ عام استعمال ۾ ڪونه آهن. پر
ڪوهاني ۽ توني قسم جو پٽ هتي تمام گهڻو ڪم ايندو آهي ۽ درآمد
به اهو گهڻو ڪيو ويندو آهي.

شڪارپور کان پاڻيءَ وسيلي سمنڊ ڏانهن موڪليل تجارتي مال تي
ايندڙ خرچ جو حساب به سولائيءَ سان لڳائي سگهجي ٿو، ڇو جو
انگريز سرڪار تجارتي آمدرفت سان لاڳاپيل ٻيڙين لاءِ خاص پاڙو مقرر
ڪري ڇڏيو آهي. اهڙيءَ ريت سکر کان ڪراچي بندر ائڊ ڪمپني جو
هڪ ٻڌي مڻ تي هڪ روپيه پاڙو مقرر آهي. کليل شين جي هر مڪمب
فوت لاءِ هڪ روپيه پاڙو آهي. شڪارپور کان سنڌ واه وسيلي پاڙو
چار آنا في مڻ يا في اٺ به آنا جيڪو ڇهه مڻ وزن کڻي سگهندو آهي.
روانگي مال تي شڪارپور ۾ ۽ اهڙي ساڳي روانگي مال تي
ڪراچيءَ ۾ پوندر سَنگ جو وچور هيٺ ڏجي ٿو:-

(۱) شڪارپور جي بازار مان خريد ٿيل ۽ سنڌ واه وسيلي رواني ٿيندڙ
في مڻ مال تي 14-16 روپيه سنگ اوڳاڙيو ويندو هو.

(۲) ڪراچيءَ کان ٻاهر ويندڙ مال تي برآمدي محصول مال جي قيمت جو 5% هوندو هو.

مٿي بيان ڪيل خرچ جي وچور مان سولائيءَ سان پتو پئجي سگهي ٿو ته بمبئيءَ مارڪيٽ ۾ پهچندڙ مال جي قيمت ڇا هوندي هئي. ايتري ڏکيائين ۽ ڏچن کان پوءِ صوبي جي حڪومت جي پنهنجي مفادن جي تقاضا هوندي هئي ته تجارت جي ترقيءَ جي راه ۾ حائل رنڊڪن کي ضرور دور ڪري. جيڪڏهن تجارتي آمدرفت ۾ سهنجائي ۽ سولائي ٿي وئي ته پوءِ اتر اولهه وارن علائقن کان شڪارپور ۾ ايندڙ پٽ ۽ ٻيو قيمتي سامان سنڌوءَ وسيلي اڳتي وڃي بمبئي جي مارڪيٽ تائين پهچي ويندو.

هن ڳالهه ۾ ڪنهن به شڪ شبهي جي گنجائش ڪانه آهي ته آبپاشي نظام ۾ ۽ آمدرفت جي وسيلن کي سڌارڻ کان پوءِ سنڌ ۾ شهنوت پوکي سگهبا پوءِ سنڌ مان ئي پٽ جي ايت ججهي انداز ۾ ملي ويندي. سنڌ واسطي هڪ سئو دور اچڻ وارو آهي ۽ اهو اوس ۽ جلد ايندو.

گذريل سال سنڌ مان پٽ جي روانگي 3761 روپيه مان وڌي 316413 روپيه ٿي، جيڪا نوي پيرا وڌيڪ آهي. اهو واپاري وڪران طرف کان آيو آهي جنهن لاءِ ڪو وهر گمان به ڪونه هو، يعني بخارا، جيڪڏهن هيءُ تجارتي اسر هڪ ڀيرو سنڌوءَ وسيلي اصلي مارڪيٽ تائين پهتو ته پوءِ اهو هميشه لاءِ اهو رستو ڏئي ايندو رهندو. وري جيڪڏهن هڪ ڀيرو پنهنجا پير ڄمائن ۾ سويارو ٿيو ۽ ان جي ٿوري گهڻي همت افزائي ڪئي وئي ته وڏي لائي ڪٿي وڃي دنگ ڪندو. (۶)

السي ۽ سٺيءَ جا مختلف قسم

روس سان جنگ مان انگريزن کي هڪ فائدو ضرور ٿيندو ته ان ملڪ جي برآمدي مال مان جان آجي ٿي پوندي. جيتري قدر تبليي بجن جي واپار جو تعلق آهي ته اهو ڪلڪتي رستي وڏي پئماني تي قائم آهي ۽ اهو علائقو گهڻي زماني کان وٺي انگلنڊ جي اهڙي ضرورت جو پورائو

ڪري رهيو آهي. (۷)

سرجان لارينس جي ڏاهپ، عوامي خدمت جي جذبي ۽ لڳاتار ڪوششن سان سٺيءَ جون مختلف جنسون پنجاب جي بياس، راوي ۽ چناب جي پلين ٻنن وارن علائقن ۾ متعارف ٿي رهيون آهن. هن سان گڏ بيا به ڪامورا هٿ وٺرائي رهيا آهن. اهي زرعي جنسون خاص برآمد ڪرڻ جي مقصد سان هتي پوکائجي رهيون آهن. هيءَ شيءِ هتان جا رهاڪو ڪتب ڪونه اٿن. هن قسم جي واپاري وڪر جي ڏيساور ۾ گهرج ڏينهنون ڏينهن وڌي رهي آهي. هن پوکيءَ جي حرص وڌائڻ لاءِ حڪومت ڇا ڪيو جو 1853-54ع وارو سارو فصل خريد ڪري ورتائين. سال 1855 ۾ سرمائيدارن به پاڻ ملهايو ۽ خريداريءَ ۾ ڀاڱي ڀائيوار ٿيا. (۸)

پنجاب جي شاهپور ضلعي جي ڊپٽي ڪمشنر مسٽر ميجر هولنگس جو بيان هن ريت آهي: - فنيشل ڪمشنر مسٽر هڪلوڊ سٽي پوکائڻ ۽ ان مان فلئڪس (flax) تيار ڪرائڻ ڏانهن منهنجو ڌيان ڇڪايو آهي. انهيءَ مقصد سان ته جيئن ان کي انگلنڊ جي مارڪيٽ ڏانهن برآمد ڪري سگهجي. هن جنس جي تجارت واسطي پنجاب کي هڪ بهترين موقعو ميسر آهي. هتان جي زمين ۽ آبهوا اهڙي آهي جو هر قسم جو ميوو ۽ سائي ڀاڄي پوکي چڱي ايت وٺي سگهجي ٿي. جڏهن هتان جي معدنيات بابت پتو پئجي ويو ته پوءِ هن حقيقت جي پروڙ پئجي ويندي ته پنجاب ۾ اهي پاڻ موجود آهن، جيڪي ڪيمسٽريءَ زراعت جي ترقيءَ واسطي متعارف ڪرايا آهن.

بامبي ٽائيمس جو بيان آهي ته ”جڏهن اها خبر پئي ته انگلنڊ جي راڻيءَ، روس جي شهنشاهه سان جنگ جو اعلان ڪيو آهي ته سنڌ جو ڪمشنر مسٽر فريئر ۽ سندس دوست فڪر ڪرڻ لڳا ته اهي ڪهڙيءَ ريت انگلنڊ جي صنعت واسطي سنڌ مان اهي شيون موڪلين، جيڪي اڳي روس مهيا ڪندو هو. جيڪڏهن هندي جنگ روس جو برآمد ڪيل سامان خريد ڪيو ويو ته اهو سنڌ جي مفادن کي ڇيهو رسائيندو يا اهو

سامان رڳو جنگ جي پيدا ڪيل خال دوران سنڌ مان واپاريو ويو ته سو به هن علائقي لاءِ فائدي وارو ڪونه ٿيندو. هن جهيڙي مان وڏو فائدو اهو ٿيندو جو اسان پنهنجي آمدني جي وسيلن لاءِ ڪوچنا ڪنداسون. روس لاءِ وري نئون ڏچو اهو پيدا ٿيندو جو پنهنجي واڌو پيداوار ڪپاڻن واسطي ڪن ٻين ملڪن ڏانهن منهن ڪندو ۽ ڪي نوان مارڪيٽ ڳولڻ جا جتن ڪندو. روس جي مکيه پيداوار جنهن جا اسان خريدار آهيون، سا اتر هندستان وارن علائقن ۾ نهايت ججهي انداز ۾ اڀائي سگهجي ٿي. انهن مان خاص پيداوار ڪڻڪ آهي، جيڪا ٻين شين کان وڌيڪ اهم آهي. سندس ٻي مکيه پيداوار سڻي آهي، جنهن جو ذڪر مٿي اچي چڪو آهي. سنڌ جا سڄڻ گهڻگهرا سوچي رهيا آهن ته سنڌ ۾ سڻي پوکي انگلنڊ کي مهيا ڪري سگهجي ٿي. مصر سنڌ جهڙو ملڪ آهي. ان ملڪ جي سڻي هزارن سالن کان وٺي اتان جو مشهور فصل رهيو آهي. قديم زماني ۾ هن قسم جي سڻيءَ مان هرڪ جو ڪپڙو جوڙيو ويندو هو. جيڪو گهٽ مشهور هو. اسان پوري پڪ سان چئي سگهون ٿا ته سنڌ ۾ سڻي نهايت ڪاميابيءَ سان پوکي سگهجي ٿي. هن واپاري وڪر جو اگهه پار سندس جنس جي پلائي ڍلائي تي مدار رکي ٿو. ٻيون اهڙيون جنسون ڪونه آهن، جيڪي هن وڪر جي ڪاپي سان ٻجي سگهن. ڪپهه سڻي کان وڌيڪ مهانگي آهي. في مڻ 30 پائونڊن ۾ وڪامي ٿي ۽ في ٽن تي 140 پائونڊ ڪپهه کان وڌيڪ منافعو ڏئي ٿي. جڏهن ريل جي آمدرفت شروع ٿيندي ته پاڙي ڪرائي ۾ ڪا مشڪل پيش ڪانه ايندي. اتر هندستان مان ايندڙ سڻي لاءِ سنڌوءَ وسيلي آمدرفت کي ترقي وٺرائڻ به نهايت ضروري آهي. ٻه روپيه في مڻ جي حساب سان 5000 مڻ وڪاڻا آهن. هي قيمت هاريءَ کي وڏو فائدو ڏيندي. ان سان گڏ طلب به جاري رهندي. هن جنس جي سڻيءَ جو ٻج انگلنڊ موڪلڻ واسطي ڪراچي ۽ بمبئي روانو ڪيو ويو آهي، جتي اهو ست روپيه في مڻ وڪامي ٿو.

هندستان جي هڪ اخبار هن ٻن جي وڪري بابت پنهنجي خيال

جو اظهار هن ريت ڪيو آهي جيڪو ٻاهر رواني ڪرڻ واسطي سنڌ موڪليو ويو هو:-

”نھايت خوشيءَ جي ڳالھ آهي جو پنجاب کان پهريون ڀيرو السِي ڪڇي هتي پهتي آهي ۽ ان جي وڪري جي نتيجن جا منتظر آهيون. ان جون 1200 پيريل هوريون مارڪيٽ بهتيون، جن کي وڪري لاءِ 25 هورين جي في لٽ ۾ رکيو ويو. ان جو 80 پائونڊ ۾ جو وڪرو 4 روپيه کان 13 - 4 ۾ وڪاڻو.

ان کان پوءِ سنڌ جي السِي 10 مٿن جي لٽ ۾ رکي وئي، جيڪا 4-8 في مٿن جي حساب سان وڪاڻي. وري 84 هوريون 6 هوريون في لٽ جي حساب سان رکيون ويون جيڪي 4-8 روپيه کان 12-4 روپيه في مٿن جي حساب سان وڪاڻي.

تازو ملتان رستي پنجاب کان 700 هوريون السِي اچي پهتي جيڪا 4-10 روپيه في مٿن جي حساب سان وڪاڻي آهي. ان کان پوءِ پنجاب ۾ ست يا اٺ هزار مٿن السِي لهي ٿي، جنهن کي پڻ وڪڻڻ جي آڇ ٿي وئي آهي. پهريائين ته دلال سودي پڪي ڪرڻ کان گهربائجي ويو ته مٿان مقرر مدت اندر ڊليوري لاءِ تازي هٺيل مال پهچي نه سگهي. پر پوءِ دلال ۽ خريدار ڌر هن ڳالھ تي راضي ٿي ويا ته آڪٽوبر جي پڇاڙيءَ تائين جيڪو مال پهچندو سو خريدار جو هوندو. اهڙين ڳالهين طئي ٿيڻ کان پوءِ في مٿن السِي جو اڳ 4-8 بينو. (۹)

پنجاب حڪومت سٺي جي پوکيءَ لاءِ زميندارن جي همت افزائي ڪري رهي آهي. ان ڪوشش جا نتيجا هيٺ ڏنل رپورٽ جي اختصار ۾ ڏسندا جنهن جو ڪجهه حصو مٿي بيان ڪيو ويو آهي:-

”هتان جي حڪومت گذريل ٻن سالن کان السِي ۽ سٺي پوکڻ واسطي گهڻو ڪجهه پاڻ پتوڙي رهي آهي. هيءُ هڪ اهڙي ٻوٽي جي پوک آهي جيڪا هيٺئين ڏانڊي واري پاسي تانڊرو مهيا ڪري ٿي ۽ سندس ٻج کي السِي ڪري سڏيو ويندو آهي. هن ٻوٽي جي پوک بهرحال السِي ته ضرور پيدا ڪندي آهي پر اها پيداوار هن ملڪ ۾ ڪم

ڪانه آندي ويندي آهي مگر برآمد ڪري گهڻو نائو ڪمائي سگهجي
 ٿو. هن ٻوٽي کان تاندوري واري ايت وڻن واسطي ٿوري خبرداري کان
 ڪم وٺڻو پوندو آهي، انهيءَ لاءِ ته ان ٻوٽي جو هيٺيون ڏانڊيءَ وارو
 پاسو ڊگهو ٿو ٿئي. جڏهن هن ٻوٽي جو هيٺيون ڏانڊيءَ وارو پاسو
 ڊگهو ٿيندو آهي ته سندس ٻج گهٽ لهندو آهي. ان جو ڪارڻ اهو آهي
 ته ٻوٽو گهڻيون تاريون ڪڍي گيل ڪندو يا پڪڙبو ڪونه آهي. پر
 جڏهن هي ٻوٽو گهڻيون تاريون ڪڍي گيل ڪندو ۽ پڪڙبو آهي ته قد
 ڪونه ڪندو آهي، تڏهن وري ٻج گهڻو ڏيندو آهي. سال 1854ع ۾
 حڪومت انگريڪلچر - هارٽيڪلچر سوسائٽيءَ جي صلاح مشوري سان
 ماڻهن کي هن ٻوٽي جي پوکي ڪرڻ واسطي تمام گهڻو همٿايو. سائن
 واعدو ڪيو ويو جنهن جو فصل پلو ٿيندو، تنهن هاريءَ کي انعام ملندو
 ۽ جيڪڏهن ان فصل جي پيداوار ڪنهن خريد نه ڪئي ته حڪومت پاڻ
 خريد ڪندي. اهڙي قسم جي پوک طريقن کي عام مشهور ڪيو ويو.
 هن فصل جو يورپي ٻج گهڻي مقدار ۾ آندو ويو. پر اهو ٻج يا ته
 سوسائٽي پنهنجي نظرداري هيٺ پوکايو يا وري لاهور جي اوسي پاسي ۾
 پوکايو ويو. باقي ٻين ضلعن ۾ هتان جو ڏيهي ٻج ڪتب آندو ويو.
 فصل جي رت سرءُ ۾ شروع ٿيندي آهي ۽ چيٽ ۾ لهندو آهي. سال
 1854-55 ۾ اٽڪل سٺ هزار ايڪڙن ۾ هن فصل جي ڪيتي ڪئي
 وئي. اسي ته تمام گهڻي پيدا ٿي جيڪا 5400 تن کان به گهڻي هئي.
 پر پوکيءَ جي طريقي کي صحيح طور ڪتب نه آڻڻ، آبپاشي نظام جي
 اڻ پورائي ۽ زمين مناسب نه هئڻ ڪري ٻوٽي قد تمام ٿورو ڪيو ان
 ڪري ان مان تاندرو تمام ٿورو مليو. لاهور ويجهو ٻج تمام سٺي
 قسم جو استعمال ڪيو ويو هو. پوک جي صحيح طريقن کي ڌيان ۾
 رکيو ويو هو. ان ڪري اتي ٻوٽي قد چڱو ڪيو. تنهن ڪري تاندورو
 تمام سٺو ٿيو. پر مقدار تمام ٿورو هو جيڪو برآمد ڪيو ويو. ٻين
 ضلعن ۾ جيڪو تمام گهڻو ٻج پيدا ٿيو هو، سو حڪومت کي هٿ
 ڪونه آيو. ڇاڪاڻ ته ساري هندستان ۽ ملتان ۽ ٻين پاسن جي ماڻهن

اهو سارو بچ خريد ڪري ڇڏيو ۽ حڪومت لاءِ پوئتي ايترو گهڻو
 ڪونه بچايو. بچيو سڄيو بچ خريد ڪري حڪومت سنڌوءَ وسيلي
 ڪراچي موڪلي ڇڏيو ۽ اتي اهڙي اگهه وڪاڻو جو خريد ۽ پاڙو به
 مس بچيو ۽ حڪومت پنهنجا ڪن ڇڏائي آجي ٿي وئي. سال 1855-56
 دوران 250,000 ايڪڙن ۾ اهو فصل پوکيو ويو. پر اوچتو
 موسم خشڪ ٿي وئي جنهن مان 2300 تن بچ پيدا ٿيو ۽ ان جي
 خريداري واپاري ڪندا. تاندورو ته ذرو به پيدا ڪونه ٿيو. اهو هو سال
 1854-55 دوران السِي ۽ سئي (flax) بابت حڪومت جو تجربو. پر
 اهو ڪو ناڪام ڪونه ويو. حڪومت هن تجربي واسطي 50,000
 روپيه يا 5000 پائونڊ خرچ ڪيا ۽ ان جو فائدو تمام گهڻو ٿيو. ان
 تجربي جو نتيجو به ڏاڍو سٺو نڪتو هو. تجربي مان اها ڳالهه ثابت ٿي
 ته پنجاب جي ٻئي درجي وارين زمينن ۾ بنا ڪنهن خرچ ۽ تڪليف جي
 به نهايت ڪاميابيءَ سان السِيءَ جو بچ پيدا ڪري سگهجي ٿو. ان جي
 پيدائش ٿڌي تي ڪيائي سگهجي ٿي ۽ ٻاهر موڪلڻ واسطي به ڪيتريون
 ئي سهولتيون موجود آهن. تنهن ڪري جيڪڏهن هن قسم جي پوک
 ڪئي وئي ته هاري ڪڏهن به نقصان ۾ ڪونه ويندو. پر هن فصل مان
 تاندورو پيدا ڪرڻ گهڻو مشڪل آهي جنهن ۾ ڌيان، سارسنيال، خرچ،
 پورهئي، ڀلي زمين ۽ بهتر آبپاشي نظام جو هجڻ نهايت ضروري آهي.
 هن فصل ۾ پهريائين هن ڳالهه ڏانهن ڌيان ڏيڻو آهي ته ڏانڊيءَ وارو
 هيٺيون پاسو قدآور هجي. ان کان پوءِ پورهيو ڪري تاندورو حاصل
 ڪرڻ آهي. پر پنجابي هاري سست آهي اهي ڳالهيون هن جي وس کان
 وڌيون آهن. جيڪڏهن هي انهن ڳالهين ۾ سويارو ٿيو ته سمجهبو ته
 ساڳيءَ زمين ۾ اهو فصل ڪاميابيءَ سان پوکي سگهجي ٿو. هي فصل
 فقط يورپي بچ جي مدد سان ڪاميابيءَ سان پوکي سگهجي ٿو. پنجاب
 جي ڪن ضلعن ۾ اهڙيون قدرتي سهوليتون موجود آهن ۽ اتان جي
 هارين جي جيڪڏهن ٿوري همت افزائي ڪبي ته اهو فصل ڪاميابيءَ
 سان ٽي سگهي ٿو. اهڙيءَ ريت هن علائقي ۾ هڪ نئين واپاري جنس

پيدا ٿي پوندي ۽ هن علائقي ۾ اهڙي جنس پيدا ٿيڻ جي ضرورت به گهڻي آهي. (۱۰)

باب چوڏهون سندو ماڻھو جي پيداوار (ڪڻڪ)

گذريل ٻن سالن 1854 ۽ 1855 ع تائين اهڙا ڪي ٿورا مثال ملندا جو هيءَ جنس هندستان مان هتي گهرائي وئي هجي. ٿي سگهي ٿو ته هن جنس کي ٻاهران گهرائڻ جي ڏس ۾ ڪن شين ڪري ڪا همت افزائي نه ٿي هجي. سال 1854 دوران ڪيترا ڪوارٽر (هڪ ڪوارٽر = 28 پائونڊ وزن) ٻاهران گهرايا ويا. هن کان علاوه هن جنس سان تمام گهڻو تجارتي جهازن ۾ لڏجي رهيو آهي. گذريل سال جنوري کان 22 نومبر تائين ڪلڪتي کان انگلينڊ ڏانهن سٺ هزار ڪوارٽر مال روانو ڪيو ويو. تجارتي مال طور هن جنس کان ماڻهو تمام گهٽ واقف آهن. جڏهن معاملو پاڙي ڀاڙي خرچ ۽ انشوئرنس تي اچي بيٺو ته لاڳاپيل ڌريون نومبر تائين ايندڙ مال جي سودي لاءِ ڄڻ هٽرجي بيهي رهيون. پر ان کان پوءِ ويندي موجوده وقت تائين 40000 ڪوارٽر سودو طئي ٿي چڪو آهي. اهڙي ريت صاف ڪڻڪ لاءِ 70 شلنگ پاڙي ڀاڙي خرچ خريدي ۽ انشوئرنس (C.f andi) طور ادا ڪيا ويا جيڪي 80 شلنگ وڃي ڊليوري جي برابر ٿيندا. هن قسم جي ڪڻڪ جو اهو اگهه تڏهن هو جڏهن انگلنڊ جي اچي جنس واري صاف ڪڻڪ جو اگهه 85 شلنگ في ڪوارٽر هو. اگهه جي منديءَ ۾ سخت قسم جي جنس جو اگهه 62 شلنگ (C.f andi) هو. اسان کي اهي اطلاع به پهچي رهيا آهن ته ڪجهه هزار ڪوارٽر مال بمبئي کان به روانو ٿي رهيو آهي. هن سال جو واسطو پنجاب جي ڪڻڪ سان آهي. جيڪا هندستان جي ڪڻڪن ۾ وڌيڪ مشهور آهي. هن عام جنس ڏسڻ کان پوءِ پتو پوي ٿو ته اها اسپين جي ڪڻڪ جي جنس جهڙي آهي. هتان جي سٺي جنس به انگلنڊ جي سٺي جنس جي ڪڻڪ جهڙي آهي. ڪلڪتي جي ڪڻڪ جو

ڪجهه مقدار پهچي ويو آهي جنهن جو وڏو حصو ڏاڍو سٺو آهي. ۽
اڳهه 68 کان 72 شلنگ في ڪوارٽر آهي ۽ ڳوٺ ۾ 504 پائونڊ
ڪٽڪ پريل آهي. (۱)

روس واري جنگ دوران هندستان جي هڪ اخبار اچرج جهڙي
حقيقت بيان ڪئي هئي ته ”ڪاڌي خوراڪ“ سان لاڳاپيل تجارت اولهه
واري پريزيڊنسي هئي ۽ اوڀر وارن ملڪن جي وچ ۾ ڏينهنون ڏينهن
وڌي رهي آهي. بمبئي ۽ قسطنطينيه وچ ۾ هلندڙ اهڙي تجارتي آمد رفت
کي وڏي پاڙي ڪرائي جي آڇ ڏني وئي آهي.

ٽائيمس اخبار به هن حقيقت تي روشني وڌي آهي ته هن جنگ
اناج جي واپار تي هڪ سٺو اثر وڌو آهي. بحر اسود ۾ موجود بندرگاهن
تان روس کان ايندڙ اناج جي برآمد ٿيندي هئي اهي بند ٿي ويا آهن.
اتحادي لشڪر اتي موجود آهي. تنهنڪري اتي اناج جي گهڻي ڪاٺ
(قلت) آهي. اهڙي ضرورت کي منهن ڏيڻ واسطي انهن ملڪن ۾ اناج جي
پوکي ڪرائي وئي آهي، جيڪي هن وقت تائين ان قسم جي پيداوار لاءِ
ناموزون سمجهيا ويندا هئا. اهڙيءَ ريت باسفورس وارا علائقا، ٽراڊ وارا
ميدان ۽ شام وارا بربت بدلجي ان اڀائيندڙ ساوا ستابا علائقا بڻجي ويا.
پر پوءِ به عام طور تي ٿيندو ائين هو جو ڪنهن اهم ضرورت ۾ وقتي
دٻاءُ هيٺ اچي تجارتي مال سان لاڳاپيل ڪا جنس مارڪيٽ ۾ متعارف
ڪرائبي هئي. پر نظر ائين ايندو هو جو جڏهن اها ضرورت ۽ وقتي دٻاءُ
ختم ٿي ويندو هو، ته اها ساڳي تجارتي جنس جنهن هنگامي حالتن
تحت مارڪيٽ جو گس هڪ وار ڳولي ورتو هو، سا پوءِ پاڻهه رتو
مارڪيٽ پيئي ايندي هئي. هندستان جو نير ۽ ڪٽڪ به ان جو هڪ
مثال آهي. پڪ ٿئي ته هندستان ۾ اناج جي مارڪيٽن جي گهڻي اثاٺ
آهي. هندستان کي ڪجهه جيان اناج جو برآمد ملڪ بڻايو. ان ۾ انگلنڊ
جي عظمت ۽ هندستان جي خوشحالي آهي.

هاڻي اهي خبرون به پهچي رهيون آهن ته سنڌ ۾ به جاج پڙتال
هلي رهي آهي ته هيءُ عائقو به انگلنڊ ڏانهن ڪٽڪ موڪلي سگهي ٿو.

ويساه آهي ته آمدرفت جي ڏس ۾ سڌارو آڻي جيڪڏهن ڪي سهوليتون پيدا ڪيون ويون ته هن علائقي مان به اناج جي برآمد ٿي سگهي ٿي. سيوهڻ ڀرسان ڪڻڪ جي هڪ شاندار جنس پوکي ويندي آهي. سنڌ جي ڪڻڪ جي جنس منهنجي نظرن مان به گذري آهي، جيڪا هر نقطه نظر کان مناسب آهي. هن جو ڊاڻو ڏاڍو ڳورو ۽ گهڻو ڊگهو ٿئي ٿو. انگلنڊ جي سراسري اگهه جي نقطه نظر کان بلڪل صحيح جنس آهي ۽ وڌيڪ سهانگي به آهي. خريدي ۽ پاڙي ڪرائي کان تمام گهڻي بچت جو امڪان آهي. سنڌ جي گهڻگهرن ۽ پلائي چاهيندڙن جو هن حقيقت ڏانهن ڌيان ڇڪائجي ٿو. جيڪڏهن ملڪي اناج جي قيمت وڌائي ڏني ته به دلچسپي رکندڙ ڌريون ان جي سٺي جنس پوکينديون ۽ تمام گهڻي ايراضي اناج جي پوک هيٺ اچي ويندي ۽ ملڪ به سڪيو ستابو ٿي ويندو. ان ناتني انگلنڊ ڏيساوري ڌارئي اناج مارڪيٽ جو ڳجهو ڪونه رهندو. هن ڏس ۾ خرچ ٿيندڙ اهو ناڻو بچي پوندو ۽ پنهنجي ماڻهن کي پنهنجي ملڪ جي پيداوار جي وسيلن مان ڪارائيندو. هيءَ ڳالهه هن حقيقت مان به چٽي ريت سمجهي سگهجي ٿي ته روس واري جنگ دوران اناج ايترو ته مهانگو ٿي ويو هو، جو گذريل تيهن سالن ۾ ان جو ڪو مثال ئي ڪونه ٿو ملي. سنه 1828ع کان 1854ع تائين جيڪڏهن ڪڻڪ جي اگهه تي نظر ڪبي ته ڏسبو ته ڪڻڪ چوٽ مهانگي 1839ع واري سال هئي. پر پوءِ 1854ع ۽ 1855ع وارن سالن کان ڪيترا شلنگ (في ڪوارٽر) گهٽ ملي رهي هئي. 1848ع واري سال انگلنڊ ۾ وڏو ڏڪار پيو هو. تڏهن به اناج جو اگهه 1854ع ۽ 1855ع وارن سالن کان گهٽ هو. اندازو آهي ته هلندڙ تجارت مان جيڪا موڙي نڪري وئي ان جيترو پئسو روس واري جنگ ۾ خرچ اچي چڪو آهي. حقيقت اها آهي ته واپاري طبقي جنگ جو پنهنجي حصي جو خرچ سڌيءَ طور پري ڏنو آهي. پر اڻ سڌي طور اهي زمين جي مالڪن کي اهو غير واجبي خرچ به پري ڏين ٿا، جيڪو سامونڊي ۽ خشڪي جي فوج جنگي مهمن دوران خرچ ڪيو آهي. ان

جي اها مهانگائي جو ڪارڻ اهو نه سمجهڻ کپي ته فصل مارجي ويا. 1854ع واري سال فصل تمام ڀلو لٿو هو. 1855ع واري سال جو فصل به ڀارين پڇي پيو. سرڪاري اختيارين جي چوڻ موجب ته ان جا انبار لڳي ويا. پر جيئن جيئن جنگ اينگهه ڪندي وئي، تيئن اناج تي مڙهيل ضابطن اصولن به پنهنجو ڪم ڪرڻ شروع ڪري ڏنو، جيڪا اسان جي زمين جي مالڪن طرفان قائم ڪيل هڪ هتي هئي. سون اڀائڻ جهڙي ڀلي ٻني سان پنهنجي ماڻهن جي پيٽ پالڻ لاءِ اڻ پوري پاسجن لڳي. اڳين جنگ اسان جي سخت نقصان کان پوءِ ختم ٿي. دنيا جي اناج جي وڏن مارڪيٽن ڏڪار جي اگهن جهڙيون قيمتون مقرر ڪري ڇڏيون هيون. انگلنڊ سرڪار اناج جي خريداري واسطي پاڻيءَ جيان پئسو وهايو. ان زماني ۾ ڪڻڪ جو ساليانو ڪاپو 20000000 ڪوارٽر هو. انهن ٻنهي 1854ع ۽ 1855ع سالن دوران ڪڻڪ جو اگهه ڇا هو ۽ جيڪڏهن جنگ اسان جي فائدي ۾ ختم ٿئي ها ته اناج مهيا ڪندڙ بندرن وٽان ڪهڙي اگهه ۾ ڪڻڪ ملي سگهي ها؟ 1854ع وارو سارو سال ڪڻڪ جو اگهه 72 شلنگ 5 پينس في ڪوارٽر رهيو. ان کان پوءِ وارو سال سراسري طور مهانگو رهيو. ڇهن هفتن جو اگهه، جيڪي 20 آڪٽوبر 1855 تي ختم ٿيا، 76 شلنگ 11 پينس هو، جيڪي ان کان چڙهي وڃي 80 شلنگ 3 پينس بيٺو. معلوم ٿيندو ته جنگ ڪري في ڪوارٽر تي 20 شلنگ کان 25 شلنگ جي واڌ ٿي، جيڪا پورا ارڙهن مهينا هلي. جيڪڏهن هن ۾ ٻين زرعي جنس جي اگهن جي واڌ ۽ لاڳت وارو خرچ جوڙ ڪجي ته اهي جنگ جي مقصد واسطي مڙهيل محصول ۽ ڪنيل قرضن کان ڪنهن به صورت ۾ گهٽ ڪو نه ٿيندا. (۲)

وڌ ۾ وڌ ڪڻڪ پيدا ڪرڻ وارو علائقو انگلنڊ سان گڏ آهي، ڪراچي بندر وٽان تمام ٿوري ڪڻڪ ٻاهر موڪلي سگهجي ٿي. سنڌ ۾ ڪڻڪ ڪرڻ جي قوت ۽ صلاحيت ايتري گهڻي آهي جو ان جو ڪاٽو ڪري ئي ڪونه ٿو سگهجي. ريل جي تعمير کان پوءِ اڪيلي سنڌ گريٽ برٽن ۽ آئرلينڊ جون اناج جون ضرورتون پوريون ڪري

سگهي ٿي. انگلنڊ ۾ وري ڪي اهڙيون ڳالهينون منهن ڪڍي رهيون آهن. جو اتان جي رهاڪن واسطي مانيءَ ڳيو مسئلو بنجي ويندو. غريبن جو اهڙي ڌڪار کان ڏيل ڌڪي ۽ ساه سڪي ويندو. تنهنڪري رسد واسطي آمدرفت جو سڌريل ذريعو کولڻ ائين آهي، جن ڪنهن سڃي ماڻهوءَ کي دنيا جي ديڳ هٿ لڳي وڃي. ايت جا وڌ ۾ وڌ وسيعا ڪڍي ڪيترا به هجن، پر جيڪڏهن آمدرفت جا ذريعا ڪونه هوندا، ته پوءِ اهڙن وڏن پيداواري ذريعن مان ڪهڙو فائدو ٿيندو. سنڌ جي سپرنٽنڊنگ انجنيئر مسٽر ٽرنر جو بيان آهي ته، ”1851 واري ٻوڏ کان پوءِ مان سنڌ منجهان سفر ڪري رهيو هئس. جڏهن مان سيوهڻ کان مٿان ناري واري علائقي ۾ پهتس، ته ڏٺم ته ان جاءِ تي اناج جا سرڪاري ڀانڊا اڏيل هئا جتي گذريل ٽن سالن کان اناج سانڍي رکيو ويندو هو. هيل واري ٻوڏ انهن ڀانڊن کي لوڙهي ڊاهي پٽ ڪري ڇڏيو هو. مون پهريائين سمجهيو ته ان نقصان لاءِ ڪاردار ذميوار هجن گهرجي. جاچ ڀرتال کان پوءِ پتو پيو ته مذڪوره اناج کي وڪڻڻ جا گهڻا ئي جتن ڪيا ويا هئا، پر ڪنهن به هن تجارتي وڪر کي ان ڪري واپارڻ جي هام ڪانه واري جو مارڪيٽ تائين ڏوٽيءَ جو خرچ پڪو تمام گهڻو هو. اگهه ۽ ڏوٽي جي لاڳت جو ليڪو ٿي ڪيو ويو ته مارڪيٽ ۾ ان جي اگهه کان گهڻو وڌيڪ ٿي ويو، تنهن ڪري واپاري، لوڻي کان اڀنگ ڳورو سمجهي ان خريدڻ کان نابري واري بيٺا هئا.

ميجر پريڊي به هن موضوع بابت بيان ڪري ٿو ته: زيربحث ريل جيڪا هاڻي تيار ٿي رهي آهي. سا ساري سندس ڪليڪٽريءَ جي حدن مان لنگهي ٿي. هو هن قسم جو بيان ڏيڻ پنهنجو منصبي فرض سمجهي ٿو ته ڄاڻايل ريل پٽڙي جي مڪمل ٿيڻ کان پوءِ تمام گهڻيون تجارتي سهولتون پيدا ٿي پونديون. اتر ۽ وچولي سنڌ ۾ هر قسم جو اناج تمام گهڻي تعداد ۾ ٿئي ٿو. ان جي آمدرفت ۾ گهڻي آساني ٿي ويندي. سر چارلس نيپئر جي زماني ۾ ڪراچي بندر وسيلي سنڌ جو تمام گهڻو اناج ٻاهر موڪليو ويندو هو. آئرلئنڊ جڏهن ڪاري ڌڪار جي ور

جڙهيل هو، ته هن يارهن هزار تن اناج اک چنپ ۾ مسوڪلڻ جي سرڪار کي آڇ ڪئي هئي. اهو اناج ته فقط ٻاهر موڪلڻ جي مقصد سان ڪراچيءَ ۾ رکيو ويو هو. هن کان گهڻو وڌيڪ هٿ لائڻ کان سواءِ ملڪي ضرورت کي نگاه ۾ رکي محفوظ ڪيو ويو هوندو. اناج جي ڏوٽيءَ جو خرچ پڪو ايترو ته گهڻو آهي، جو ڪير به هيءَ جنس ٻاهر موڪلي ئي ڪونه ٿو سگهي. ڪراچيءَ ۾ ڪڻڪ ۽ ٻئي اناج جي قيمت شڪارپور ۽ حيدرآباد ۾ ساڳئي اناج جي قيمت کان ٻيڻي آهي. ڪراچي تائين سنڌوءَ وسيلي اناج آڻڻ ڏاڍو مهانگو پلڻ پوي ٿو ۽ ان کي وري ٻاهر موڪلڻ ته ڇهه جي خطري کان خالي ڪونه آهي. ميجر پريڊي هڪ اهڙو مثال ڏنو آهي. سندس بيان آهي ته ڪوٽڙي مان ست ٻيڙيون ان سان ڀرجي نڪتيون پر ڪراچي هڪ پهتي ۽ باقي ڇهه ناس ٿي ويون. اهڙيءَ ريت جيڪڏهن ڇهن ستن ٻيڙين مان رڳو هڪ يا ٻه ٻيڙيون سلامتيءَ سان ڪراچي پهچن، ته اهو ڏاڍو جوڪي وارو واپار ڇڏي و. سندس چوڻ آهي ته سنڌ مان رڳو اناج ڪڍي ڪراچي پهچي ته ريل کي لائي ڪيترو منافعو ٿئي. هن اهو منافعو ليفٽيننٽ چئمپين جي اندازي کان تمام گهڻو آهي.

روس واري جنگ دوران سنڌ مان ڪڻڪ جو وڏو مقدار بمبئي بندر معرفت انگلنڊ روانو ڪيو ويو هو. امن امان واري زماني ۾ هيءَ جنس ايتري گهڻي موڪلي سگهجي ٿي، جنهن جو تصور ڪرڻ ئي ممڪن ڪونه آهي.

پنجاب جي انتظام تي تيار ڪيل رپورٽ جنهن جا اڳي تمام گهڻا حوالا ڏنا ويا آهن، تنهن جي لئنڊ روينيو واري باب ۾ اناج جو گهڻو ذڪر ڪيو ويو آهي. جيڪو موجوده ڪاٺي کان تمام گهڻو آهي. امڪان آهي ته ان واڌو ڪڻڪ جو مقدار اڏاڻي لک يا پنج لک تن هوندو. غير آباد زمين به تمام گهڻي پئي آهي. ماڻهو به گهڻا پورهيت نظر اچن ٿا. هتان جي ڪڻڪ به سٺي جنس جي آهي. بنيادي طور پنجاب اناج پيدا ڪندڙ علائقو آهي.

هيٺ ڏنل جدول ۾ پنجن سالن دوران اناج جو اگهه هڪ ساريڪو ڪو نه رهيو آهي.

سال	ڪٽڪ	جوئر
1851-52	1 روپيه في مڻ	14/16 روپيه في مڻ
1852-53	1-1/16 روپيه في مڻ	1-1/16 روپيه في مڻ
1853-54	1-7/16 روپيه في مڻ	1-7/16 روپيه في مڻ
1854-55	1 روپيه في مڻ	1-3/16 روپيه في مڻ
1855-56	17/16 روپيه في مڻ	1-4/16 4 روپيه في مڻ

گذريل پنجن سالن دوران ڪٽڪ في مڻ يا 82 پائونڊ وزن جو اگهه هڪ روپيه رهيو آهي. اهو ايترو ئي مهانگو رهيو آهي، جيترو انگريزن جي فتح کان اڳ هو. ان کان علاوه اناج جو اگهه نه رڳو پنجاب ۾ گهٽ رهيو، پر اتر هندستان جي ٻين علائقن ۾ پڻ ساڳيو رهيو آهي. انهن ساڳين پنجن سالن واري عرصي دوران اتر هندستان ۾ جڏهن في 33 سير ڪٽڪ هڪ روپيه ۾ ملندي هئي، ته ان وقت پنجاب ۾ في 37 سير جو هڪ روپيه اگهه هو. پنجاب پنهنجو اناج اتر يا اولهه ڪونه ٿو موڪلي سگهي. ڇاڪاڻ ته اتان جا رهاڪو گهڻا غريب آهن. اوڀر ان ڪري موڪلي ڪونه ٿو سگهي، جو اتي اناج جي اڳيئي گهٽائي آهي. پنجاب جي هر واڌو شيءِ جي نيڪالي جو ڳڻو فقط ڏکڻ ڏس ڪراچيءَ ڏانهن آهي. جيڪو هن ۽ ٻين ڪيترن علائقن جي ٻاهر نڪرڻ جو اڪيلو گس ۽ فطري بندر گاه آهي. اهو تجارتي مال اتان کان جهازن ۾ لڏجي بمبئي يا انگريزن جي ڪنهن بينڪي راج ڏانهن روانو ڪيو ويندو. هن ڳالهه تي اڳيئي سوچيو ويڃاريو ويو آهي ته سنڌ ۽ پنجاب جو واڌو اناج ماريتس ڏانهن موڪليو ويندو آهي. پنجاب جو 5357 ٽن يا 150000 مڻ اناج سنڌوءَ وسيلي ڏکيائين ۽ ڏچن کي منهن ڏيندي روانو ڪيو ويندو آهي. صحيح نموني سان آمدرفت شروع ٿيڻ کان پوءِ پنجاب جو روانگي مال ان جي مرڪزي حيثيت حاصل ڪري وٺندو. پنجاب پنهنجي کائي کان گهڻو وڌيڪ اناج اپائي سگهي ٿو ۽

اهڙو حساب ڪتاب لڳائڻ سولو به آهي. هن صوبي جي آباد زمين 12751151 ايڪڙ آهي ان جو $3/4$ اناج جهڙوڪ: ڪڻڪ، جو، جوئر، باجهري، مڪائي ۽ سارين جي آبادي هيٺ رهندو آهي. جيڪڏهن ان جي في ايڪڙ $6\ 1/4$ مڻ پيداوار ٻڌجي ته سالياني ايت جو انگ 80164616 مڻ يا 2863022 تن ٿئي ٿي. هتان جي ڪل آدمشماري تيرهن ملين آهي، هر هڪ ماڻهوءَ جي ساليانو خوراڪ $4\ 1/4$ يا 360 پاڻوڻ ٿيندي. تنهنڪري هن صوبي جو ساليانو ڪاپو، 59000000 مڻ يا 2107143 تن ٿئي ٿو. ان کي جيڪڏهن ڪل ايت مان ڪٽ ڪبو ته 777481 تن واڌو پيداوار وڃي بچندي. مٿي ڄاڻايل انگ اکر ٽلهي ليکي موجب لکيا ويا آهن. پر ان هوندي به هتان جي خوراڪ جي سالياني ڪاپي جو هڪ اندازو ٿي وڃي ٿو. ان کان پوءِ اهو به ويچارڻو پوندو ته ان واڌو اناج جو ڇا ٿيندو؟ ان قسم جي اناج کي پائڻ ۾ پري ڇڏڻ نه ڪپي. مارڪيٽن کي به اهڙي اناج سان ڏسي پري ڇڏڻ نه گهرجي. ائين ڪرڻ سان ان جا اگهه ڪري پوندا ۽ اپائيندڙ کي گهڻو هاڃو رسندو. هن حالت ۾ جڏهن درياهي آڳوٺي يا ريل جي آمدو رفت شروع نه ٿي آهي ته اهڙي اناج کي ڪراچي به موڪلي ڪونه ٿو سگهجي. اهڙي آمدرفت جي اڻ هوندي ڪري هتان جو واڌو اناج گهڻو متاثر ٿي سگهي ٿو، جنهن جو احوال ڪتاب جي ايندڙ بابن ۾ پڙهي سگهجي ٿو. هن وقت في الحال ايترو چئي سگهجي ٿو ته زرعي شعبي جي ستاري واڌاري لاءِ ترقي يافته آمدرفت جي ضرورت آهي. پنجاب جي خوشحالي ۽ ان جو روشن مستقبل ان قسم جي آمدرفت ۾ لڪل آهي، انهيءَ لاءِ ته جيئن ان جي هر واڌو پيداوار کي ڪراچي جي ڳڻي وسيلي ٻاهر وڃڻ جو موقعو ملي. جيستائين ان جي لاءِ ڪجهه نه ڪيو ويندو، اوستائين اسان جي ”لنڊن روينيو“ جي اضافي واسطي ڪجهه به ڪونه ٿي سگهندو. آمدرفت جي اهڙن وسيلن کي ڪتب آڻڻ وقت جي اهم ضرورت آهي. جيڪڏهن اها هڪ ڀيرو شروع ٿي وئي ته هميشه لاءِ پئي هلندي. هن علائقي جي سڀ لک ايڪڙ غير آباد زمين کي آباد ڪرڻو

آهي. اهڙيءَ ريت پورهيت ماڻهن جي انگ جو به واڌارو ٿيندو. وهندڙ ندين ۾ پاڻي تمام گهڻو آهي. علائقو به وسيع آهي، جتان ڪيترا نوان واه به کوٽي سگهجن ٿا. آباديءَ ڪري گهڻو ٺاڻو پيدا ٿي سگهي ٿو. جنس جا وڏا اگهه ملندا ته ان ۾ به معيار ٿي پوندو ۽ ڍل به بي حساب اڳرندي.

باب پندرھون سندو ماڻھو جي پيداوار

لوڻ:- سند جي سامونڊي ڪناري سان لوڻ تمام گهڻو ٺهندو آهي. لوڻ تي محصول جو اهو طريقو ڪار هتي لاڳو ڪونه آهي، پر هندستان ۽ ٻين علائقن ۾ نظر اچي ٿو. هن قسم جي وڪر سان واپار لاءِ بمبئي انجنيئرس جي ليفٽيننٽ (هاڻي ميجر) بورڪ Burke، ڏهاڪو سال کن اڳ هڪ پامفليت ڇاپي ڏيان ڇڪائڻ جي ڪوشش ڪئي هئي، جنهن ۾ وسيع پيماني تي هن قسم جي واپاري جنس جي موجودگيءَ جي ڄاڻ ڏني وئي هئي. پر جنوري 1855ع تائين ڪنهن به واپاري جو ڪن به ڪونه لڌيو هو. اتفاق سان ان سال هڪ ڪپٽن پنهنجو جهاز ڪلڪتي ڏانهن هاڪاري ٿي ويو. ان کي لوڏن ۾ ڪان بچائڻ واسطي سند جو لوڻ کڻي ويو. ان لوڻ مان کيس ايترو ته منافعو ٿيو جو اهو تجارتي وڪر طور اوڏاهين وڃڻ شروع ٿي ويو ۽ ڪلڪتي ۾ آگسٽ 1855ع تائين امپورٽ ڊيوٽي طور ٽيهه هزار روپيه ادا ڪرڻا پيا.

ان کان ٿورو عرصو اڳ ڪراچي ۾ هڪ ڪمپني جوڙي وئي، جيڪا سند جو لوڻ ڪلڪتي ڏانهن برآمد ڪرڻ لڳي. ان ڪمپنيءَ جو ڪاروبار ايڏو گهڻو ڪونه هو، پر هن قسم جي ڪاروبار ۾ ڪامياب ضرور ٿي هئي. بمبئي سرڪار جي ڏنل اطلاع موجب ان ڪمپنيءَ ڊسمبر 1854ع تائين سند جو پنجاهه هزار مڻ لوڻ ڪلڪتي موڪليو هو. هن کان پهريان هن وڪر بابت ڪابه ڄاڻ ڪانه هئي. پر ان جو اگهه بمبئي واري لوڻ کان گهڻو وڌيڪ هو، جيڪو لورڊول ۽ ٻئي يورپي لوڻ کان ٻئي نمبر تي هو ۽ ڪلڪتي جي مارڪيٽ ۾ تمام مهانگي

اڳهه تي وڪرو ٿيندو هو. سنڌ جي ڪمشنر جو بيان هن ريت آهي: لوڻ جي تجارت ۾ اوڻائي هيءَ آهي ته انگلنڊ جي واپارين کي هن لوڻ جو پتو ئي ڪونه آهي ته سنڌ اندر هن قسم جو ڪو لوڻ به موجود آهي. توڙي جو گذريل سال ”سالت ڪمپنيءَ“ معرفت ان کي گهڻو مشهور ڪرڻ جي به ڪوشش ڪئي وئي آهي.

مسٽر ڊالزيل، سالت ڪمپني جي تجربن جا نتيجا هن ريت بيان ڪيا آهن: ته لوڻ جي ڍوئي لاءِ پنجاهه يا سٺ ٽن وزن ڪئنڊڙ جهاز ڪم ڪندا آهن. لوڻ جي في سؤ مڻ جي ڪوٽائي، ڍوئي ۽ جهاز ۾ سٿائي تي 4-10-3 روپيه (7 شلنگ 1/2) خرچ اچي ٿو جيڪو ڪراچي پهچڻ تائين پاڙي ڪرائي سميت 12 شلنگ 6 پينس کائي وڃي ٿو. اتان کان وري ڪلڪتي موڪليو ويندو آهي ۽ في سؤ مڻ تي 30 شلنگ پاڙو لڳي ويندو آهي. اتي پهچڻ کان پوءِ ان لوڻ جو في سؤ مڻ اڳهه 4 پائونڊن 10 شلنگن کان 8 پائونڊ هوندو آهي.

لوڻ جي هن تجارت جو ڪراچيءَ تي تمام سٺو اثر ٿيو آهي. جيڪڏهن ڪراچيءَ جي ڪنهن جهاز کي ڪم نه لڳو ۽ واندو بيٺو آهي ۽ ڪمائي واسطي ڪلڪتي وڃي ڪم وٺڻ جي کيس ڪوشش ڪرڻي آهي ته خالي وڃڻ بدران هتان ڪلڪتي لاءِ لوڻ جو بار کنيو ويندو آهي ته ڪجهه نه ڪجهه ڪمائي وجهندو آهي. ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس به ڪراچيءَ کي هندوستان جي اليڪٽرڪ ٽيليگراف سان ڳنڍڻ لاءِ احڪام جاري ڪيا آهن. جڏهن ڪراچي ٽيليگراف وسيلي هندستان جي ٻين شهرن سان ملي ويو ته ڪراچيءَ وارو جهاز جو ڪمانڊر ٿورن ڪلاڪن اندر ڪلڪتي، مدراس ۽ بمبئي جي بندرن جو حال احوال معلوم ڪري وٺندو، ته جهازن جي پاڙي ڪرائي جي ڇا حالت آهي ۽ لوڻ جا ڪهڙا اڳهه آهن. اهڙي معلومات ملڻ کان پوءِ پنهنجي جهاز کي چرپر ۾ آڻيندو، سنڌ جي هڪ اخبار جو بيان هن ريت آهي: اسان کي خوشي آهي جو بمبئي جي اخبار ”بامبي ٽائيمس“ اسان جي ”سنڌ سالت“ جي سري سان، اڳئين مهيني جي 13 تاريخ تي، لکيل هڪ مقالي

تي تبصرو ڪيو آهي. نهايت ڏک جي ڳالهه اها آهي ته کيس سنڌ ۾ لوڻ جي ذخيرن ۽ ان لوڻ جي اگهه پار جي ڪا ڪل ٿي ڪانه آهي. ۽ نه وري هن کي هن بندر جي پاڙي ڪرائي جي خبر آهي، جتان لوڻ جهازن ۾ لڏيو ويندو آهي. ”اطلاع لاءِ عرض آهي ته اهو لوڻ قديم سنڌوءَ جي چوڙ واري هڪ وسيع علائقي مان ملي ٿو. هن وقت تائين اهو وڪر سِير گندا واري ڪاريءَ جي علائقي مان ملندو آهي، جيڪا گورا ۽ ڪوري ڦاٽ جي وچ تي آهي. اهو ماڳ ڪراچي کان هڪ سئو ميل ڏکڻ اوڀر طرف ٿيندو. هتان جون ڏيهي پيڙيون پنجاهه ٽن کان وڌيڪ بار ڪڍي ڪونه سگهنديون آهن ۽ وهڪري سان 30 ميل مٿي لوڻ جي ڪاٺين تائين پيون اينديون وينديون آهن، جيڪي وهڪري جي ٻنهي ڪنڌين سان واقع آهن. انهن پيڙين جو گمبٽ (پيڙين بيهڻ جو ٿاڪ) ان جاءِ کان اڌ ميل پري ٿيندو جتان جهازن ۾ سامان چاڙهيو ويندو آهي.

لوڻ کوٽڻ ۽ پيڙين تي ڪڍي ڪراچي پهچڻ جو في مڻ خرچ هڪ اٺو آهي. اتان کان ڏوئي آڻي پائڊن ۾ گڏ ڪبو آهي. ان کان پوءِ ضرورت وقت 15 روپيه في سو مڻ جي حساب سان جهازن ۾ چاڙهيو ويندو آهي، جيڪو في ٽن چار روپيه هڪ اٺو ٿئي ٿو. هن کان پوءِ ٻيو خرچ پڪو ڪونه لڳندو آهي. سڀئي پائڊا جهازن بيهڻ واري جاءِ کان پنجاهه گز پري ٿيندا آهن. معمولي ويڪر وارا جهاز عام طور تي ڏهن ڏينهن ۾ لڏجي سگهندا آهن. جيڪڏهن بمبئي ۾ ڏسبو ته لوڻ انهيءَ ساڳئي نموني جهازن ۾ لڏيو ويندو آهي. دير رڳو لوڻ تورڻ ۾ ٿيندي آهي. هن کان علاوه لوڻ ڪاٺين ۽ جهازن ۾ سامان لڏڻ وارين جاين ۾ گهڻي وڻي به هوندي آهي.

اسان جي دوست اخبار جو خيال آهي ته لوڻ ٻه روپيه في ٽن جي حساب سان بمبئي ۾ به تيار ٿي سگهي ٿو ۽ اتان جهازن ۾ لڏجي سگهجي ٿو. پر پوءِ به اهو ٽن روپين کان ڪنهن به حالت ۾ گهٽ هوندو. ”جيڪڏهن اسان کي ڪمپني اهڙو ڪو هڪڙو مثال ٻڌائي جنهن ۾ گهٽ ۾ گهٽ جنس جو لوڻ ٽي روپيه في ٽن جي حساب سان

ڪلڪتي لاءِ لڏيو ويو آهي، ته واعدو ٿا ڪريون ته لوڻ جو ڀريل جهاز مفت ۾ ڏيڻ لاءِ تيار آهيون.

اسان قبول ڪريون ٿا ته بمبئي ۾ لوڻ به روپيه في ٽن جي حساب سان ورتو ويندو هوندو. پر اسان کي خبر آهي ته بمبئي وارو لوڻ آهي ڪهڙي جنس جو؟ منجهس پورو اڌ تي اڌ الائِي ڇا مليل هوندو آهي. اسان اهو لوڻ پنهنجي اکين ڏٺو آهي ۽ پنهنجي ذاتي تجربي جي بنياد تي ڳالهائي رهيا آهيون. سنڌ جو لوڻ خالص صاف هر ملاوٽ کان پاڪ جنهن جهڙو لوڻ بمبئي ڪٿي پيدا ٿي ڪري سگهي. جيڪڏهن بمبئي اهڙو لوڻ بنائي سگهي ٿي ته پڪ هئڻ گهرجي ته سنڌ جي هن قدرتي صاف لوڻ جي ڀيٽ ۾ ڪونه اچي سگهندو ۽ نه وري ان جو اگهه هن بهتر قسم جي لوڻ جيترو ٿي سگهندو.

سنڌ جو لوڻ توڙي جو ڪلڪتي ۾ تمام گهڻو دير سان متعارف ٿيو آهي ۽ ماڻهو ان کان ٿورو واقف آهن، پر تنهن هوندي به اگهه جي لحاظ کان بمبئي جي لوڻ کان تمام مٿي بيٺو آهي. اسان کي پورو ويساه آهي ته جڏهن لوڻ جي هن جنس کان ماڻهو واقف ٿي ويا ته ساري ڪلڪتي جي لوڻ مارڪيٽ ۾ هاڪ ۽ ڌاڪه بيهي ويندي ۽ جنهن اگهه تي هاڻي وڪامي ٿو، تنهن کان به مهانگو ملندو. سنڌ جي هن قدرتي لوڻ جي خاص خوبي هيءَ آهي ته بمبئي جي ٺهيل لوڻ جي ڀيٽ ۾ پاڻيءَ ۾ جهٽ ڳري ويندو آهي. اسان هن بيان جي آخر ۾ هن ۽ انگريزي لوڻ تي ٿيل تجزيو روانو ڪري رهيا آهيون. انهيءَ مان اسان جي عزت مآب لوڻ جي ڪمپني کي هن موضوع تي وڌيڪ ڄاڻ ملندي. پر مهرباني ڪري اڳتي ايڏي وڏي هار نه هڻي ته دنيا اندر بمبئي جي لوڻ جهڙو ٻيو سهانگو لوڻ ڪونه آهي، جيڪو جهازن ۾ نهايت ٿوريءَ لاڳت سان لڏي ٻاهر موڪليو ويندو آهي. (۱)

ڪراچي پنهنجي سهانگي هجڻ واري حق کي برقرار رکڻ واسطي پنهنجي دعويٰ تان هٽ ڪڍي ٿي، پر ڏسئون ته اهو وڌيڪ اهل ڪهڙو ماڳ آهي، جو هن کان به سهانگي هجڻ جي دعويٰ ڪري ٿو. پنجاب

جي لوڻ جي تجارت به اهم آهي، جنهن وسيلي پنجاب کي سرڪاري ساليانو ويه لک محصول ملندو آهي. هتان جو لوڻ ته گهڻن جوئي ڪو نه آهي. پورو هڪ جابلو سلسلو لوڻ سان واسطو رکي ٿو، جيڪو سنڌوءَ کان هلي جهلم تائين اچي دنگ ڪري ٿو. هنن ڪاٺين تي حڪومت جي هڪ هتي قائم آهي. هن لوڻ ۾ دوا واريون خاصيتون به آهن ۽ ساري ملڪ ۾ عام استعمال ڪيو ويندو آهي ان کان علاوه ٻاهر پڻ موڪليو وڃي ٿو. ”سنيور ڍنڍ ۽ انگريز حڪمرانيءَ جي ڪن ٻين علائقن مان پڻ لوڻ ملي ٿو. امڪان آهي ته انهن ماڳن تان ملندڙ لوڻ به اڳتي هلي پنجاب جي لوڻ سان بر آمد ۾ مقابلو ڪري. رپورٽ جي مصنف جو بيان آهي ته موجوده دور ۾ چڪو جابلو لوڻ ملي ٿو، سو فقط هن جابلو سلسلي

داخل ٿئي، ان ڪري ملتان ويجهو ستلج جي ڪناري سان ممنوع علائقو
قائم ڪيو ويو آهي. تنهنڪري ان لوڻ کي دهلي ڏانهن وڃڻ کان سواءِ
ڪو ٻيو رستو ڪونه آهي.

انگريز حڪومت جي قيام کان پهريان سڪ حڪومت جي هن لوڻ
تي هڪ هتي قائم هئي. هو پنهنجو محصول ته اوڳاڙيندا هئا، پر
بندوبست رکڻ ۾ بلڪل ڍرا هئا. هن لوڻ کان کين اٺن لکن کان مٿي
محصول ڪونه اڳڙندو هو. انهيءَ رقم مان فقط پنج لک سرڪار جي
گهر پهچي ويندا هئا. سنه 1849ع ۾ پنجاب انگريز حڪومت ۾
شامل ڪيو ويو. محسوس ڪيو ويو ته لوڻ جي سالياني طلب ڇهه لک
من آهي. ٻه روپيه في من قيمت جي حساب سان ساري لوڻ جي قيمت
ٻارهن لک روپيه يا 120,000 پائونڊ ٿئي ٿي. پر لوڻ جي اها گهرج
هر سال وڌندي رهي، جيڪا 55-1854ع ۾ 1047028 مٺن تي اچي
بيٺي. ان حساب سان سرڪاري محصول 2094056 روپيه اڳڙيو
جيڪو ذري گهٽ ايڪيهه لک روپيه 210,000 پائونڊ ٿئي ٿو، اڳئين
ال 56-1855ع دوران لوڻ جي پيداوار ۾ ٿوري ڪجهه لاٽ آئي ۽
96 يا 1/2 لک من لوڻ ڪڍيو ويو. محصول به گهٽجي

روپيه يا، 193000 پائونڊ اڳڙيو. اهو ان ڪري ٿيو جو

خشڪ رهي. ٻيو سبب اهو هو ته واپارين تي اثر ويهي

ٿي ۾ ڪجهه ڦير گهير ڪئي ويندي. لوڻ جي

ڪانه پهتي آهي. پر آباديءَ جي شرح وڌندي

اوار جي وڌڻ جو به قوي امڪان آهي.

ڪري ٿي آهي، جو هتان جا رهاڪو

جي قيام کان پوءِ لوڻ جو ڪاپو

ڏيو آهي ۽ علائقي ۾ امن

گهٽ ڪئي وئي آهي ۽

ٿي آهي. ماڻهن ۾

هن لوڻ جو

ڪافي انداز اوڀر ۽ اتر طرف وڃي رهيو آهي. ڄمون ۽ ڪشمير ڏانهن به هيءَ لوڻ ويندو آهي. پر اولهه ۽ ڏکڻ موڪلڻ جو ڪو امڪان ڪونه آهي. اطمینان جوڳي ڳالهه اها آهي ته جتي سڪ حڪومت کي رڳو پنج لک روپيه ملندا هئا، اتي انگريز سرڪار کي ويهه لک ملندا آهن، جنهن جو عام ماڻهوءَ تي ڪو بار ڪونه پوندو آهي. هن کان علاوه لاهور ۾ هن لوڻ جا 36 يا 40 پائونڊ هڪ روپيه ۾ ملندا هئا. هاڻي هڪ روپيه ۾ 32 يا 34 پائونڊ ملي ٿو ۽ من جو اگهه ٻن کان چئن روپين جي وچ تي آهي. جيڪو 4 شلنگ 6 پينس ٿئي ٿو. واپاري من تي چار آنا فائڊو رکي ٿو، نه ته کيس حڪومت به روپيه في من ڏيندي آهي. هن مان اهو ظاهر ٿئي ٿو ته اڳئين حڪومت جي پيٽ ۾ جيڪو هاڻي فائڊو ٿئي ٿو سو اگهه چاڙهڻ ڪري نه، پر وڌيڪ ڪاپي ڪري ٿيو آهي. اگهه تمام ٿورو آهي ۽ واپرائيندڙ سولائي سان خريد ڪري سگهي ٿو. هن ڳالهه مان به چٽيءَ ريت معلوم ٿئي ٿو ته هڪ غريب گهر مهيني ۾ اڌ سير يا هڪ پائونڊ لوڻ واپرائي ٿو، جنهن جي قيمت هندستاني پئسي موجب هڪ ٽڪو يعني اڌ آڻو آهي. هڪ غريب ماڻهو هڪ مهيني اندر خوشيءَ سان ٽي روپيه يا 6 شلنگ ڪمائي سگهي ٿو. پر ڪي مزور ته ڏينهن ۾ گهڻو ڪجهه ڪمائي وٺندا آهن. سندن گهرجون ٿوريون آهن جيڪي سولائيءَ سان پوريون ٿي سگهنديون آهن. تنهنڪري اهڙو ماڻهو به ٽي پينس ڏئي پنهنجي گهر جي ضروري استعمال لاءِ اها شيءِ خريد ڪندو. ان جي بهترين ثابتي اها آهي ته لوڻ کاڌو وڃي ٿو. پنجاب ۾ لوڻ جو استعمال اڳ جي پيٽ ۾ هاڻي وڌيڪ آهي. هن جملي کي بهتر نموني هيئن چئي سگهجي ٿو ته پنجاب جو لوڻ هاڻي تمام گهڻو ڪتب آندو ويندو آهي. ان ڪري محصول به تمام گهڻو اڳڙندو آهي. اها به هڪ حقيقت آهي ته اڳئين کان هاڻي مهانگو به ڪونه آهي. ايڏو ته سهانگو آهي، جو غريب ۾ غريب ماڻهو به ان کي پاڻ تي بار ڪونه ٿو سمجهي. (۲)

برنس جي بيان جيان لوڻ جو ٻيو ذخيرو منڊي (Mundee) واري

جابلو علائقي ۾ به موجود آهي. پر اهو لوڻ هن جي مقابلي ۾ گهڻو گهٽ آهي. هي ساڳيو سياح اڳتي بيان ڪندي لکي ٿو ته، "جيڪڏهن مليل معلومات تي ويساه ڪجي ته ساڳيءَ جوءَ ۾ ڪوئلو به مليو آهي ۽ لوهه جون ڪاٺيون پڻ موجود آهن."

ڪڇي لوهه کي ڪاٺين ۾ ٻاهر آڻي جانڊاهن ۾ پيهي سنهون ڪري رجائي ان مان تلوارون، پليٽي دار بندوقون ٺاهيون وينديون آهن. لاهور جا ٺهيل جنگي هٿيار ساري هندستان ۾ مشهور آهن. هتي قيمتي ڌاتو تمام ٿورا ملندا آهن. پر چناب درياه جي لت مان سون ٻڌندو آهي. ان جو سبب اهو آهي ته اهو وهڪرو گهڻن جبلن مان ور وڪڙ ڪري وهندو هيٺ ايندو آهي. لوڻ واري جابلو ۽ ٻين مٿانهن علائقن مان المونيم ۽ گندرف به ملندو آهي. ميداني علائقن مان وري شورو ملي ٿو. شورو گندرف ۽ سٺو ڪوئلو گڏائي بارود جوڙيو ويندو آهي. (۳)

هندستان جي هڪ اخبار جي رپورٽ آهي ته وزيرآباد کان شاه پور تائين لوڻ ۽ ڪوئلي جون ڪاٺيون آهن، جيڪي ستر کان اسي ميلن ۾ پکڙيل آهن. پنجاب جو لوڻ تمام گهڻو مشهور آهي. هتان جا ماڻهو هن جي پيٽ ۾ ڪو بهيو لوڻ ڪتب ڪونه آڻندا آهن. ان لوڻ جو اگهه نهايت سستو آهي. جيڪڏهن اهو لوڻ ڪلڪتي کڻي وڃي ۽ ڪلڪتي واري لوڻ جي اگهه کان ٻيڻ تي ڪپائجي ته ڪلڪتي وارو لوڻ ڪير جيڪر وٺي به ڪونه. هندستان ۾ هن لوڻ کي ايڏو اهم چوڻو سمجهيو وڃي؟ ڇاڪاڻ ته هڪ ته اهو صاف ۽ خالص آهي، ٻيو ته ان ۾ مڱنڇير ۽ لوهه جي آڪسائيڊ جا جزا به موجود آهن. اها هڪ حقيقت آهي ته اهي جزا لوڻ سان واسطو ڪونه ٿا رکن ۽ هنن جي موجودگيءَ ڪري لوڻ خالص ۽ صاف ڪونه ٿو رهي. پر اهي طاقتور جزا ضرور آهن ۽ اهي سندس اضافي خاصيتون آهن.

هن لوڻ کي ڪاٺين منجهان وڌن ڍوڳن جي صورت ۾ کوٽي ٻاهر ڪڍيو ويندو آهي. ۽ انن جي قافلن وسيلي ملڪ جي ڪنڊ ڪڙڇ ۾ پهچايو ويندو آهي. نه رڳو هن ملڪ ۾ پر هندوڪش جبل کان پار

وارن علائقن تائين رسي ويندو آهي. هن کي صاف ڪونه ڪيو ويندو آهي ۽ نه وري ان کي صاف ڪرڻ جي ضرورت ئي آهي. ڪوئي ڪڍيل وڌن ڊوگن کي ڌوئي صاف ڪري سگهائي پيهين سگهون ڪيو ويندو آهي. انهي کان پوءِ اهو لوڻ برف جهڙو سفيد پيو ڏسبو آهي. مان پوري ويساهه سان چئي سگهان ٿو ته هن تجارتي وڪر جي آمدرفت لاءِ پڻ ريل جي ضرورت آهي ۽ هن مان حڪومت کي تمام گهڻو منافعو ملندو.

باب سورھون

هندستان ۽ آسٽريليا ۾ انگريزي بينڪي نظام ۽ پنھنجي وڃڻ ۾ ھڪ ڀيٽوار چنڊ ڄاڻ.

هماليه ۽ ان جي اندرئين پاسي وارا علائقا، يورپي ماڻهن جي ڦريءَ سان لاڳاپيل نسل، اوڀر هندستان جا ماڻهو، اتان جي پيداوار ۽ اهليت، ڇانهن جي پوکي، آسٽريليا ڏانهن انگريزن جي لڏ پلاڻ، ان جا نقصان ۽ فائدا، هندستان لڏپلاڻ ان جا نقصان ۽ فائدا، سمنڊ، ڪانگرا، هندستان ۽ ٻين بينڪن ڏانهن لڏ پلاڻ ۽ انهن ۾ ڀيٽ، هندستان ۾ موجود انگريزي فوجي ڪالونيون، (۱) هن کان اڳين بابن ۾ سنڌوءَ ۽ ان جي ڀرتي ڪندڙ مختلف شاخن سان هلندڙ آمدرفت وسيلي ٿيندڙ واپار ۽ سياست کي مثال ڏئي سمجهاڻي جي ڪوشش ڪئي وئي آهي. ڪٿي وري انهن علائقن جي آدمشماري ۽ پيداوار سان لاڳاپيل احوال به اوريا ويا آهن. هاڻي اچو ته هن ڪتاب جي پڇاڙي ۾ انگريز بينڪي نظام جي نازڪ موضوع تي به ٻول ٻوليون ۽ هماليه ماڻهي جي لاهوندين آباد علائقن لاءِ به به چار ڳالهيون ڪريون، جيڪي پنجاب ۽ مٿئين هندستان جي اتر پار سان واسطو رکن ٿيون.

انگريزن اٽڪل هڪ سو سال کان وٺي پنهنجي فوج جي مدد سان هندستان جي والار ڪئي آهي ۽ مٿس پنهنجي حڪومت قائم ڪري ورتي آهي. پر هنن عام ماڻهن جيان ڌرتي تي قبضو ڪري پڪا پيهون اڏي والار ڪانه ڪئي آهي. اها ڪا گهڻي وقت جي ڳالهه ڪانه آهي جو يورپي ماڻهن کي هندستان ۾ گهر ڪري ويهڻ جي موڪل ئي ڪانه

هوندي هئي. اسان ڏيل ڏپ ۽ تلوار جي زور سان هندستان فتح ڪيو. ۽ تلوار جي زور سان حڪومت ڪري رهيا آهيون. فوجي هٿن سان ڪاروبار سنڀالي رهيا آهيون. هن وقت هن ملڪ کي فوج وسيلي فتح ڪيل علائقو سمجهيو آهي ۽ ملڪ جي ڪنڊ ڪڙڇ ۾ فوجي ڇانوڻيون قائم ڪري ورتيون آهن. هاڻي هڪ نهايت سهڻي دور جي لاءِ باڪ ڦٽي رهي آهي. اڳين بغاوت اسان کي پنهنجن فرضن نياڻن مهل شيهن جيان گجگوڙ ڪري اٿن لاءِ مجبور ڪيو هو. پر اهو اسان گهڻو دير سان ڪيو هو ۽ اهڙا فرائض اسان جزوي طور ۽ بي دليءَ سان ادا ڪيا هئا.

تيليگراف ۽ ريل جي تعمير ٿيڻ کان پوءِ هندستان کان ٻاهران حملي ڪندڙ دشمن نراس ٿي ويندو ۽ بغاوتون جيڪي گهڻو وقت هلنديون هيون ۽ جن کي ناڪام ڪرڻ ۾ گهڻو وقت لڳي ويندو هو، تن کي اڪ ڇنڀ ۾ نهوڙي ناس ڪري سگهيو. پر اها طاقت جيڪا علم ۽ سگهه جي سرواڻ هوندي، سا اڳتي نڪري نروار ٿي بيهندي. انهن کي وڌڻ ويجهڻ جا نه رڳو موقعا ملندا، پر کين ضروري تحفظ به ڏنو ويندو. هن سان گڏ کين تجارت ۽ عام ماڻهوءَ جي پلائي واسطي ڪم ڪرڻ لاءِ سڌي امداد پڻ ڏني ويندي. (۲)

مون کي پنهنجي هن ويساهه ڪري اطمينان ٿئي ٿو ته هندستان ۾ جڏهن رابطي جو نظام مڪمل ٿي ويو ته مانچيسٽر ۾ ماڳن جا وڏا صنعتڪار پنهنجا پلاوٽا انهيءَ مقصد سان هندستان موڪليندا ته جيئن هو ڪچو مال جهڙوڪ: ڪپهه يا ڪي ٻيون اهڙيون شيون پيداوار وارن علائقن مان اچي سڌي نموني تڏي تان خريد ڪن. نه ته هاڻي اهي انهن بندرن تان اچي خريد ڪندا آهن، جتان مال خريد ڪري جهازن ۾ چاڙهيو ويندو آهي. اهو تجارتي طريقو لاڳت وارو، ڍرو ۽ مال بدلي مال ڏيڻ وارو هوندو آهي. اهي انگريزي پلاوٽا وڌيڪ چالاڪ ۽ هوشيار هوندا آهن، جيڪي هر قسم جي آبهوا وارن علائقن ۾ اندر وڃي هر قسم جي گهريل ڪچي مال جي جنس وڃي اصلي جڳهه تان واپاريندا. هندستان انسانن جي گهاتي آباديءَ وارو علائقو آهي. اسان جا ٻيا

بيٺڪي علائقا ڇڏي آبادي وارا خطا آهن. هتي پورهيت طبقو گهڻو ۽ پورهيو سستو آهي. هتي هڪ سگهاري ماڻهو ۽ جي ڏهاڙي تي پينس آهي. ائين به سمجهيو ويندو آهي ته ٻين ملڪن جا اهڙا ئي پورهيت هڪ ڏينهن ۾ هندستان جي هڪ پورهيت جيترو في ڏهاڙي ڪم مس ڪري سگهندا. هندستان کي ٿلهي متاري انگريز هاري جي ضرورت ڪانه آهي. هتي فقط موڙي، سيرهه ۽ انگريزي ڏاهپ جي لوڙ آهي، جيڪو لکن ماڻهن جي واندن هٿن کي ڪم ۾ جنباڻي سگهي ۽ ملڪ جي وسيع آمدني جي ذريعن کي ڳولي ڪتب آڻي. هتان جي ڌرتي معدني خزانن سان ڀري پئي آهي. پنيون به اهڙيون پليون آهن، جو بنا ڪنهن پورهئي جي سال ۾ ئي فصل پيدا ڪن ٿيون.

هندستان جي يورپي بيٺڪي راج تي انگلنڊ جي پارليامينٽ ۽ ٻين جاين تي گهڻائي بحث ٿي چڪا آهن. هن اهم موضوع تي جاچ پرڪ واسطي هائوس آف ڪامنس طرفان هڪ ڪميٽي ٺاهي وئي آهي ۽ اها هڪ اهم ڳالهه آهي. پر سڀ کان وڌيڪ ڌيان هندستان جي حڪومت جي تبديلين ڏانهن ڏنو پيو وڃي. هن کان علاوه هندستان جي بهتر مستقبل تي ويچارڻ به نهايت ضروري آهي. ائين نه هئڻ ڪيبي جو هن ملڪ جي هر شيءِ کي وساري رڳو انتظاميه کي اهميت ڏني وڃي، ان لاءِ هڪ ٻئي قسم جي مهم شروع ڪرڻ ڪپي، جيڪا انگلنڊ جي تاج جي هڪ فتح ٿيل ملڪ ۾ ڪو اثر پيدا ڪري ۽ اها سٺي حڪومت نتيجي طور سامهون اچي. ان جو مطلب اهو ٿيندو ته هندستان برطانيه جي مهم جوئي واسطي کليل هئڻ ڪپي ۽ انگريزن کي هندستان کي آباد ڪرڻ لاءِ همت ۽ دليريءَ کان ڪم وٺڻ ڪپي. انگريزن هندستان فتح ڪيو آهي. مٿس سندن راج قائم آهي. پوءِ سٺو آهي يا اٽڻو. هتي برطانيه وارن تجارت جي صحيح معنيٰ ۾ شروعات ڪانه ڪئي آهي. هتي اسان اڃا اهي ڳالهيون شروع ڪونه ڪيون آهن، جيڪي بيٺڪي ملڪن ۾ شروع ڪيون وينديون آهن. اسان اڃا تائين برطانيه جي ڪنهن ماڻهو کي آڻي هتي آباد ڪونه ڪيو آهي. پر برطانيه جي ماڻهو ۽ کي هندستان ۾ آباد

ڪرڻ جي معاملي تي گهڻو بحث چڙي پيو آهي. ڪن ماڻهن جو خيال آهي ته انگريزن کي هندستان ۾ آباد ڪرڻ اصول جي خلاف آهي، تنهن ڪري هتي يورپ جا گهڻا ماڻهو اُتي آباد ڪرڻ ممڪن نه رهيو آهي. ان جو خاص سبب هتان جي آب و هوا ۽ هتان جون حالتون آهن. پر هتي بينڪي نظام جو اهڙو طريقو ڪار هئڻ ڪري، جو يورپ جي وڏي آبادي ۽ جو هتي رهڻ ممڪن ٿي پوي. هن مان اهو مطلب وٺڻ نه ڪبي ته هندستان جي آمدنيءَ وارن وسيلن کي سڌارڻ واسطي يورپي مزدور هتي آندا وڃن. پر آمدنيءَ جي هنن وسيلن کي ترقي ڏيارڻ لاءِ يورپي بلڪ ان کان وڌيڪ انگريزي سوچ فڪر جي ضرورت آهي. پنهنجي ڄاڻ ۽ ڏاهپ سان هتان جي هاريءَ کي اهو سڀڪارڻو آهي ته زمين مان وڌ ۾ وڌ پيداوار ڪهڙي طريقي سان حاصل ڪري سگهجي ٿي. هندستان ۾ زمين جي زرخيزي ۽ ايراضي جي لحاظ سان ايت کي وڌائڻ واسطي يورپ جي سائنس ۽ ڏاهپ جي لوڙ آهي. هندستان کي هلائڻ لاءِ يورپي انتظاميه رکي وڃي. جج مئجسٽريٽ، ريزيڊنٽ فوجي سپاهي هئڻ ڪپن. انتظاميه ۾ عام انگريز سان گڏ چار پنج اهڙا ماڻهو مقرر ڪيا وڃن، جيڪي انگريزي سرماييدارن جي نمائندگي ڪندا هجن ان سان گڏ اهي زرعي سائنسدانن يا تجارتي نمائندن جي روپ ۾ هئڻ ڪپن. هڪ مشورو اهو به آهي ته انگلنڊ جي نوجوانن کي سکيا ڏئي فوجي ۽ غير فوجي خدمتن لاءِ هندستان موڪليو وڃي. اهي ماڻهو نئين ٺهيءَ سان واسطو رکندڙ ضرور هجن، انهيءَ لاءِ ته جيئن هندستان جي آبهواءَ کين پيار ۽ پئجي وڃي. جيڪڏهن انهن نوجوانن جي اهليت تي وڌيڪ ڌيان ڏنو ويو ته هن قسم جي بينڪي نظام ۾ هروڀرو گهڻائي جي ضرورت ڪانه پوندي. ويسٽ انڊيز وارن علائقن ۾ به ائين ڪيو ويو هو جو آفريڪي مزورن جي نظرداريءَ لاءِ ڪي ٿورا يورپي ماڻهو مقرر ڪيا ويا هئا، جن اتي پنهنجون بيٺڪون قائم ڪري ورتيون ۽ وقت جي نهايت طاقتور قبيلن جي ماڻهن سان مقابلا ڪيا. تنهن ڪري اها ڪا غلط ڳالهه ڪانه ٿيندي، جو پنهنجي ڏاهپ ڏانءِ سرڪار جي هدايتن سان

هندستان ۾ انگريزن کي آباد ڪيو وڃي. اها هڪ نئين دور جي شروعات ٿيندي. هندستان ۾ يورپي آباد ڪاريءَ ڪري هندستان جي رهاڪن جي حالت هوريان هوريان سڌري ويندي. زمين جي مالڪاڻي بابت رائج قانونن کي بحال رکيو وڃي. ان ملڪ ۾ انگريزي سياسي سگهه کي اخلاق ۽ تجارت سان وڌيڪ مستحڪم ڪيو وڃي ۽ اهوئي طريقو وڌيڪ سگهارو ۽ اثر پذير آهي. انهيءَ نموني سان اتان جا ماڻهو انگريز شهنشاهت جا وفادار رهي سگهندا ته لکن جي تعداد ۾ انگريز فوج کين وفادار رهڻ تي مجبور ڪري ڪانه سگهندي. وڏي ۾ وڏي ڏاهي حڪومت اها هوندي آهي جنهن کي ماڻهن تي راج ڪرڻ جو ڍنگ اچي.

هندستان جا ميداني علائقا يورپي ماڻهن کي آباد ڪرڻ لائق ڪونه آهن. پر اهي هتي پهچي پورهنين کان ڪم وٺي سگهندا. مگر نير، ڪافي ۽ ڪپهه جي پوکيءَ جي نقطه نظر کان هتي زميندارن ان کان سواءِ صنعتڪارن، ڪلرڪن، فنڪارن، ٺيڪدارن ۽ واپارين جي به گهڻي گهرج آهي تنهن ڪري اهڙن ماڻهن کي هن ملڪ ۾ آباد ڪرڻ لاءِ همٿايو وڃي.

هماليه ۽ هماليه جا اندروني علائقا اهڙا آهن، جتي يورپ جا ماڻهو رهي زمين آباد ڪري سگهن ٿا. اهي خطا آسٽريليا جي پيٽ ۾ وڌيڪ خوشگوار ۽ ٿڌا آهن. يورپي جيڪڏهن چاهن ته هتي کلي هوا ۾ به ڪم ڪري سگهن ٿا. انهيءَ جي ثابتيءَ لاءِ فقط هي بيان ئي گهڻو آهي ته هڪ هل اسٽيشن تي وڌيڪ مضبوط گهر يورپي فوجي ماڻهن تعمير ڪيو آهي جنهن ۾ ڪنهن به هندستاني هٿ ڪونه وندايو.

يورپي ماڻهن جا ٻار جيڪي انهن جابلو علائقن ۾ ڄاوا ۽ ٻيا آهن، تن جو وڏي ٿيڻ کان پوءِ رنگ ڪونه مٽيو آهي. هن ڳالهه جي وڏي ثابتي اها آهي ته ڪيترا نوجوان مرد ۽ عورتون انهن علائقن ۾ اڃا سوڌو رهندا اچن جيڪي هينئر ڏسي سگهجن ٿا.

ايسٽ انڊيز وارن جا منهن مهاندا به ڪونه ٿا بگڙجن، پر هنن

علائقن ۾ رهڻ ڪري اهي وڌيڪ سهڻا ٿيو پون. انهن مان جيڪي ماڻهو لکپڙهه جي ڪم ڪار سان واڳيل ڪونه آهن، تن جي ڳلن ڳتن جو رنگ جهٽ پت کلي پوي ٿو.

آسٽريليا ۾ ڪوبه جهاز راني لائق درياھ ڪونه آهي. رڳو مري (Murray) نالي هڪ وهڪرو آهي، جيڪو پڻ ننڍو آهي. ٻيا به ڪي ننڍا وڏا واهڙ آهن. زمين کي آباد ڪرڻ واسطي پاڻي تمام ٿورو آهي. آبھوا خشڪ. ساري کنڊ ۾ ڪاٺ لائق ڪو ميوو ئي ڪونه ٿو ٿئي ۽ نه وري ڪو اهڙو اناج ٿئي ٿو. هتان جو عمارتي ڪاٺ به ايڏو ڳورو آهي جو پاڻيءَ تي ترڻ بدران وڃيو تر وٺي. ڊڪشن جا اوزار به ڪن پل ۾ مڏا ٿيو وڃن.

هماليه جي ڪانگڙا واري ماڻھو وڌيڪ سائي، سڪي ۽ ستابي آهي. اتي اسان کي اهو ڏسي اچرج ٿيندو ته انهيءَ علائقي ۾ وچولي ۽ نهايت گرم موسم واري پيداوار آهي. گلاب جي گل جي ول بانس جي وڻن مٿان چڙهيل ڏسي. ڪيلن جي پاڙن پيرسان گل لالا ۽ گل بنفشه جا ٻوٽا پيا نظر ايندا. هماليه جي اندروني علائقن ۾ پين جا اجهڳ ٻيلا ڏسڻ ۾ ايندا. سائون يا جيون ۽ ميوا به اهي ڏسبا، جيڪي عام طور تي يورپ ۾ نظر ايندا آهن. ڪنار انگور جي پاڻهڙو ڇاول وٺن جا ويڙها نظر ايندا. سندن انگور ايڏا ته مٺا ۽ ساوا سواد وارا آهن جو دنيا ۾ انهن جو ڪو مثال ئي ڪونه آهي. آبشار ته هر جاءِ نظر ايندا. هن علائقي ۾ ان جي واپار کي ڪيتري به حد تائين وڌائي سگهجي ٿو. جتي پاڻيءَ جا به وهڪرا ملندا آهن، اتان لت منجهان سون جا ذرا لپندا آهن. اهو عام سون کان وڌيڪ مهانگو هوندو آهي. ان جابلو علائقي ۾ لوهه ۽ ڪوئلو به موجود آهي. انهن ٻنهي مان اڳين شيءِ ته تمام گهڻي نظر ايندي. حڪومت جي صلاح سان اتي يورپي ماڻهن جي آباد ڪاري شروع ڪئي وئي آهي ۽ هنن جابلو علائقن ۾ چانهه جي پوک شروع ڪئي وئي آهي.

هماليه جبل جي هنن علائقن ۾ اهڙو ڪو جبل ملندو ئي ڪونه

جنهن جي اوچائي ٽن هزارن کان ڇهن هزارن فوٽن تائين نه هجي ۽ اها اوچائي ڇانهه جي ڪيتي لاءِ مناسب آهي. اهي ڏينهن ڏور نه آهن، جڏهن هندستان دنيا کي ڇانهه برآمد ڪندو.

ديره کان وٺي ڪشمير تائين اهڙا ڪيترائي علائقا نظر ايندا، جتي ڇانهه جي ڪيتي ڪري سگهجي ٿي. سملا ۽ ڪسو وٺي اونھاري ۾ ماڻهن سان ڀرجي ويندا آهن، تنهن ڪري هن وڪر جي ڪاٻي جو اهم مرڪز ٿي سگهي ٿو. هن جوءَ ۾ جيڪا اوڀر ڏسبي سا به ڇانهه جي ٻوٽي سان مشابھت رکي ٿي. منهنجي خيال ۾ اتان جي آبھوا به خوشگوار آهي.

هن ڳالهه ۾ جيڪا اوڻائي نظر اچي ٿي، سا آهي ڇانهه جي اپت ۾ موڙي جي سڙهه ۾ کوٽ. تنهن ڪري چئي سگهجي ٿو ته پهرين پنجن سالن ۾ ڪنهن منفعي جي اميد ڪانه آهي ۽ ان عرصي دوران ڇانهه جو ٻوٽو مس جوان ٿي پيداوار ڏيڻ لڳندو. جن ماڻهن وٽ آمدنيءَ جا ڪي ٻيا وسيل آهن، سي ڀلي پنهنجي ليکي منفعي لاءِ هٿ پير هڻن. هنن خوبصورت ۽ بهراڙي جي ثقافت سان شاهوڪار علائقن ۾ جيڪڏهن انگريز وڃي پنهنجو ڪو ڌنڌو ڌاڙي شروع ڪندا ته اتان جي ڀلين ٻنين جي وسيع ايراضيءَ جا ست ٽي مالڪ بنجي ويندا، جيڪي سڌريل آبپاشي نظام ڪتب آڻي ڪيتيءَ جا ترقي يافته طريقا متعارف ڪرائيندا ۽ گهڻو منافعو ڪمائيندا. هتان جي حڪومت اهڙن يورپي گهرائڻ جي تمام گهڻي مدد ڪندي، جيڪي مٽي جا ٽائيل جابلو علائقن ۾ آباد ٿيڻ گهرندا. هن ڏس ۾ پنجاب جي حڪومت اڳيئي ڪوشش ڪري چڪي آهي ۽ کانگرا واري علائقي ۾ ڪيترن يورپي گهرائڻ کي وڃي آباد ڪيو اٿس، جتي ٻين، سرو ۽ سفيدي جا اجهڳ ٻيلا موجود آهن.

اهڙي ريت سنه 1855ع دوران المورا (Almora) جي ماڳ وٽ ڇانهه کي ڪاٺ جي وڏين صندوقن ۾ بند ڪيو ويو. جن جو تعداد

908 هو ۽ منجهن 9612 پائونڊ 6 آئونس چانهه پيل هئي. انهن مان 537 مندوقن جيتري چانهه يورپين ۽ باقي هتان جي ڏيهي ماڻهن خريد ڪئي هئي. ان چانهه جا 103 اهڙا ڪوڪا پنجاب ۾ رهندڙ ريزيڊنٽن خريد ڪيا هئا، جيڪي هميشه چانهن جي نئين جنس جا شوقين هئا. 96 صندوقون اتر-اولهه وارن علائقن ڏانهن موڪليون ويون ۽ 16 نينٽال ڏانهن باقي 322 صندوقون المورا ۾ موجود رهيون، جيڪي هتي ايندڙ سياحن ۽ مسافرن لاءِ رکيون ويون هيون. انهي ۾ سبز چانهن جا ٽي قسم جهڙوڪ: گن پائونڊر، ینگ هائيسن ۽ هائسنسڪن ۽ ڪاري چانهن جا ٽي قسم جهڙوڪ: سائوچونگ، پائوچونگ ۽ بوهيا به موجود هئا جيڪي پائونڊ جي حساب سان المورا ۾ ئي وڪامي ويا.

چانهه	مهانگو اگهه	سسٽو اگهه	وچولو اگهه
گن پائونڊر	4-12-0 روپيه	4-8-0 روپيه	4-8-2 روپيه
ینگ هائسن	4-8-0 روپيه	1-8-0 روپيه	2-14-5 روپيه
هائسن اسڪن	0-7-0 روپيه	0-5-0 روپيه	0-8-20 روپيه
سائو چنگ	0-2-15 روپيه	0-1-1 روپيه	2-9-11 روپيه
پائو چونگ	0-1-11 روپيه	0-14-0 روپيه	1-2-10 روپيه
بوهيا	- - - - -	0-9-0	0-7-0

اهڙيءَ ريت ديرھ ۾ چانهه جا 308 ڪوڪا وڪاڻا جن ۾ 3588 پائونڊ 8 آئونس چانهن پيل هئي. انهن مان 290 ڪوڪا يورپين خريد ڪيا، باقي 18 هتان جي ڏيهي ماڻهن ورتا. ڪاري چانهه جي جنس سائو چونگ ۽ پائو چونگ مهانگائي ڪري ڪنهن به ڪانه ورتي. سندن اگهه هن ريت هئا.

نالو	مهانگي	سهانگي	وچولي
سائو چونگ	5-4-0 روپيه	2-4-0 روپيه	2-8-11 روپيه
پائوچونگ	2-12-0 روپيه	1-5-0 روپيه	1-10-2 روپيه

سڀئي سسٽيون يا وچين درجي واريون جنسون ڏيهي ماڻهو خريد ڪري ويا، جنهن مان پتو پوي ٿو ته ڇانهه جي سسٽيءَ جنس جي تمام گهڻي ڪپت آهي. وڌيڪ سٺيءَ جنس جي ڇانهه ڏيهي ماڻهن واسطي تمام گهڻي مهانگي آهي ۽ ان کي ”فئسي“ نالي سڏيو ويندو آهي. سندن اهڙي خيال جو آخر ڪو ته نتيجو نڪرندو.

ڪانگرا ۾ پيدا ٿيندڙ ڇانهه واري جنس جنوري 1856 ۾ هوشيارپور ۾ ڪپائي وئي.

پنجاب انتظاميه جي سنه 1855 جي تيار ڪيل رپورٽ مان ڪانگرا جي جابلو علائقي ۾ پوکيل ڇانهه بابت ڪجهه معلومات هيٺ ڏجي ٿي.

ڪانگرا جي جابلو علائقي ۾، سرڪار جي سرپرستي ۽ ڊاڪٽر جيمسن جي نظرداري هيٺ ڇانهه نهايت ڪاميابيءَ سان پوکجي رهي آهي. هيءَ جاءِ اوچيءَ جنس سان واسطو رکي ٿي ۽ مهانگي وڪرو ڪئي ويندي آهي. ٻن سالن جا سندس وڪري جا تفصيل هيٺ ڏجن ٿا.

سال	پائونڊ	قيمت
1854-55	1628	3140-10-8 روپيه
1855-56	5077	6854-3-10 روپيه
في پائونڊ سراسري قيمت		
		1-5-7-0 روپيه
خرج		
		8502-0 روپيه

ڪانگرا واري جابلو علائقي ۾ زمين تمام گهڻي آهي. هتان جي هارين کي ڇانهه جي ڪٽيءَ لاءِ همٿائڻ جا جتن ڪيا پيا وڃن. (۲) هيءَ ستر سال اڳ جي ڳالهه آهي، جڏهن پهريان آبادڪار سڌنيءَ جي سامونڊي ڪناري اچي لٿا هئا ۽ جڻڻ لاءِ گهڻو ڪجهه جاکوڙيو هئائون. ٻين ڏچن کان سواءِ ڪين وڌ ۾ وڌ بڪ ۾ سڙي پاه ٿيڻ جو اڌڪو هو. هڪ جهونڙو، هڪ اوڀري ماڻهوءَ کي بالحتيءَ جون ڳالهيون ٻڌائي رهيو هو ته ڪيئن هنن سڌنيءَ جي رهاڪن کي ڏهاڙيءَ تي رکيو

هو. هو ساري ڏينهن جي پورهئي بدلي ڪائڻ لاءِ بسڪوٽ وٺندا هئا ۽ چانديءَ عيوض چانهه وٺندا هئا. ساھميءَ جي هڪ پُٽ ۾ چانهه ۽ ٻئي ۾ چاندي وڌي ويندي هئي ۽ هڪ جيتري توري کين ڏني ويندي هئي.

پوءِ ڪيئن هوريان هوريان انگريزن جي دلچسپ ڪالوني بڻجي وئي. هاڻي هن کنڊ مان ايتري اُن ٻاهر ويندي آهي، جيتري ساري دنيا برآمد ڪانه ڪري سگهندي آهي. هتي هاڻي انگورن جا وسيع باغ آهن. وونئڻ به بي حساب ايراضيءَ ۾ پوکيا ويندا آهن. هتي رهندڙ يورپي آباد ڪارن جا گهر ۽ تانوشيشي جا آهن. اوني ڪپڙي جون صنعتون قائم آهن. هندستان جي اهڙن علائقن ۾ يورپ جي ماڻهن کي سولائيءَ سان آباد ڪري سگهجي ٿو، جتي هاڻي ڪنهن سياح کي يورپي ثقافت ڪڏهن اڙي اڏي ڏسڻ ۾ ايندي آهي.

هندستان ۾ انگريزن جي آباد ڪاري ان ڪري ڪانه ٿي سگهي آهي جو آسٽريليا ۾ انگريزن جي آباد ڪاري کي سرڪار تمام گهڻو همٿايو هو ۽ گهڻي مدد ڪئي هئي. پر هندستان ۾ انگريزن کي آباد ڪرڻ کان حڪومت ڊڄي پئي ۽ هن وقت تائين اهڙن خيالن جي حوصلو شڪني ڪندي آئي آهي.

سنه 1830ع ڌاران آسٽريليا ۾ هيءَ حالت هوندي هئي جو جيڪو انگريز لڏي پلاڻي هتي پهچندو هو ته هو حڪومت کي ٻڌائيندو هو ته هن پاڻ سان 500 پائونڊ رقم آندي آهي ته حڪومت کيس 640 ايڪڙ هميشه لاءِ مفت ۾ ڏئي ڇڏيندي هئي. توري وقت گذرڻ کان پوءِ جڏهن ڏٺو ويندو هو ته هن زمين مان جهنگ جهڙي وڏي، رهڻ لاءِ عمارت اڏي ان جي چوڌاري عالم پناه طور پيهر ڏنو آهي، جنهن جي قيمت 500 پائونڊن جيتري آهي ته کيس وري به ايتري زمين ڏني ويندي هئي. جيڪڏهن وٽس 1000 پائونڊ رقم هوندي ته کيس ٻيڻ تي زمين ڏني ٿي وئي ۽ اهڙو سلسلو هلندو رهيو. ان کان سواءِ انهن کي اها به سهوليت مليل هئي، جو اتان جي اصلي رهاڪن کي غلام بنائي بنان ڪنهن معاوضي زوريءَ ڪم ڪرائيندا هئا ۽ ڪائڻ پيئڻ لاءِ کين

ٿورو ڪجهه ڏٺو ويندو هو. کين ٻيون اهڙيون ڪيئي سهوليتون مليل هيون. پينشن لٽل ڪيترا فوجي آڻي هتي مئجسٽريٽ بنايا ويا هئا، جن کي 100 پائونڊن کان 300 پائونڊن تائين سالياني پگهار ملندي هئي.

ان جي پيٽ ۾ هندستان اندر، ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي پرواني کان سواءِ ڪوبه انگريز هتي رهي ڪونه سگهندو هو. پوءِ به حڪومت جي مرضي هوندي هئي ته اهو پروانو ڪهڙي به وقت رد ڪري ۽ ان ماڻهوءَ کي هندستان مان ٻاهر وڃڻ جو حڪم ڏئي سگهي ٿي. منهنجي ڄاڻ موجب اڃا به اهو قانون نافذ آهي. پر اسان جي هاڻوڪن فتح ڪيل علائقن جهڙوڪ: پنجاب، ناگپور اٽوڌ ۽ برما ۾ ان قانون کي ڪا حيثيت ڪانه آهي.

مٿي ڄاڻايل وسيع ۽ مفتوح علائقن سان اسان جي ڄاڻ هاڻي تازو ٿي آهي، جيڪي يورپي ماڻهن جي رهڻ لاءِ وڌيڪ مناسب آهن. بريلي، مرشد آباد ۽ شاهجهانپور جي ويجهو ۽ نينيتال ڀرسان هڪ خوبصورت ڍنڍ آهي، جيڪا پندرهن سال اڳ نائيجر جيان هتان جي ماڻهن واسطي هڪ گجهارت بڻيل هئي.

هندستان جو اهڙو ڪوبه حصو ڪونه آهي، جيڪو انگريزن جي ٺاهيل ڪالوني سملا جهڙو هجي. هي ماڳ هماليه سلسلي جي اٺ هزار فوٽ اوچي جبل تي واقع آهي. مٿي چڙهي نهارڻ سان سٽلج ۽ جمنا جا ميداني علائقا آڏو پيا نظر ايندا.

سملا ڏانهن ويندي جڏهن جبل جي پهرين چوٽيءَ تي چڙهنداسون ته اسان جي چوڌاري اهي خوبصورت گل ۽ ٻوٽا ڏسڻ ۾ ايندا، جيڪي پنهنجي ملڪ انگلنڊ ۾ نظر ايندا آهن. ڪسو ولي واري جابلو علائقي ۾ سرڙ جا وڻ قطارون ڪيون بيٺا هوندا، سي سڀاڻو کان پوءِ نظر ڪونه ايندا. هتان کان خشڪ جبل شروع ٿي وڃي ٿو. ڪٿي ڪٿي ڪو گاهه جو ٿڀو نظر ايندو نه ته ٿيو خير. جڏهن سملا ويجهو پهچنداسون ته وري روتقون ۽ رنگينيون شروع ٿي وينديون. سارو علائقو ڪسوولي جيان سائو وڻندڙ ٻيو لڳندو. جيئن سملا جي ويجهو

پهچيو ته ڏيک اهڙا سهڻا ۽ مختلف ڏسبا، جو ماڻهو ڏسي دنگ رهجي وڃي. ائين پيو ڀانئبو ڄڻ اهي سڀئي رونقون ۽ رنگينيون مسافر جي آجيان ۽ پليڪار لاءِ اڳتي وڌي آيون آهن. چوڌاري ٻين، ديودار ۽ شاهه بلوط جا وڻ پيا نظر ايندا. هن کان سواءِ صوف، زردالن ۽ شاهه ڊاڻن جي وڻن جا جهنگ نيڻ نهار تائين پکڙيل وکريل پيا ڏسبا، جيڪي هتان جي ڌرتيءَ جي پنهنجي پيداوار آهن. ڪٿي ڪٿي وري ڪاري ڊاڪ (black cureant) راسبيري به ڏسبا وڃو واريءَ ڪيترا گلن وارا ٻوٽا به نظر ايندا جن ۾ وڌيڪ چٽو (Rhododendron) جو گل آهي. هتي هن گل جي ٻوٽي بدران وڏو وڻ ٿيندو آهي ۽ اپريل کان مئي تائين قرمزي رنگن جي گلن سان ڀريو بيٺو هوندو آهي. هن وڻ جو قسم، ٽڪرين جي ڪنارن سان جهڳٽن جي شڪل ۾ ڏسجي ٿو، جنهن جي گل جي اضافي ڪري ڏيک وڌيڪ ڏاڍو دل لڀائيندڙ بڻجي پوندو آهي. اپريل کان وٺي جون جي گرمين تائين سملا جو ماڳ بهشت سمان هوندو آهي. ائين پيو ڀاسبو ڄڻ ماڻهو جهڙ وچ ۾ بيٺو آهي. سرو جي وڻن جي سهڻي سائي جھال سان ڍڪيل جابلو چوٽين جي ڪنارن سان بيهي ساهه کڻبو ته برف سان ڇانيل هندوڪش جبل کان گهلندڙ ٿڌڙي هير پئي نيڻ ٺاريندي ۽ پوءِ آگري ۽ دهليءَ جي ساڙيندڙ گرمي وسري ويندي آهي. سملا جي بازار ۾ هر شيءِ ملي ويندي آهي ۽ ٻارهوئي بازاريون پيريل نظر اينديون. هتي دواڀي کان گهڻي مهانگائي آهي. پر پوءِ به هتي جو اگهه يورپ کان اڌ تي گهٽ آهي. کڻي ڏينهن تي هتان جو ڏيک تمام سهڻو نظر ايندو آهي. ميداني علائقو هن ماڳ کان ست هزار فوٽ هيٺ آهي ۽ نقشو کليو پيو آهي. نيڻ نهار تائين ستلج جو ڏنگو ڦڏو وهڪرو وروڪڙ کائيندو اڳتي ويندو پيو ڏسبو. آباد ٻنين سان ڪيترا ڳوٺ پيا نظر ايندا جن کي منظر جي ڏيک ۾ پنهنجي رونق ۽ رنگيني آهي. جاڏي اک کڻي اوڏانهن نيري رنگ جي ڪوهيڙي جي هڪ ليڪ ڏسي، جيڪا هڪ پاسي سان ويندڙ ڏنگي ڦڏي جابلو قطار سان گڏ ويندي نظر پئي

ايندي، جنهن مان ڪنهن چشمي جي برف جهڙي ٿڌي پاڻيءَ جي هيٺ ڪرڻ جو پتو پوندو آهي، جيڪو ٺامو ٿيل ڪوسي ڌرتيءَ جي ڇاتيءَ تي وڃي ٽپڻ تي ٺار بڻيو آهي. هماليه جي پاسي ۾ هڪ ننڍي جابلو سلسلي کان سال (Saul) ٻيلن جي شروعات ٿئي ٿي، جيڪي گهڻو هيٺ بنگال جي ميدان تائين هليا ويندا آهن. هيءُ به مختلف قسم جو هڪ ڏيک آهي. دل پئي چوندي ته جيڪر انهن ٻيلن کي گهمي ڦري ڏسجي واسجي. هن اندازي موجب هن ٻيلي جي پکيڙ پندرهن هزار ميل آهي. هيءُ ڏاڍو خوبصورت علائقو آهي. هتان پنجاب ۽ ٻين علائقن ۾ ٺهندڙ ريل واسطي ڪاٺ جو پورائو ڪري سگهجي ٿو. هن کان علاوه چوڌاري ڪپت واسطي ڪاٺ جي هڪ مارڪيٽ آهي جيڪا ٻارهوئي کليل آهي.

سمنلا ۾ رهندڙ ماڻهو رهائش واري گهر جي تمام گهڻي مساواڙ پريندو آهي، جيڪا خريدي کان به گهڻي وڌيڪ آهي. انگريزن جي وسندين ۾ مساواڙ ته رهندو به وڌيڪ آهي. هن سان گڏ هتي پنهنجي زمين مان ڪاٺ ڪپڻ جي به منع آهي. هتي پورهيت جي مزدوري ايتري ته گهڻي آهي جيتري نه ڪنهن راجا جي ملڪ ۾ ڏسبي ۽ نه وري انگريزن جي حڪمراني وارن علائقن ۾ ڪٿي نظر ايندي. ايسٽ انڊيا ڪمپني وٽ ڄڻ ابتي ڳالهه پئي نظر ايندي، ان کي ٻيو نه ته انگريز وسندين ۾ رهندڙ سندس پنهنجن ڪامورن لاءِ ته ڪي رعايتون ڪرائي وئي ها، جيڪي انگريز حڪمراني وارن ٻين علائقن ۾ نظر اچن ٿيون. گورنر جنرل اِن ڪائونسل به تاريخ 18 جنوري 1854 تي ترتيبوار هيٺين رياستن ڏيڻ جو اعلان ڪيو آهي ۽ ان حساب سان زمين خريد ڪري سگهن ٿا.

فيلڊ آفيسر جن جي	25 سال سروس آهي	600 پاؤنڊ
فيلڊ آفيسر جن جي	20 سال سروس آهي	500 پاؤنڊ
فيلڊ آفيسر جن جي	15 سال سروس آهي	400 پاؤنڊ
ڪپٽن جنهن جي	20 سال يا وڌيڪ سروس آهي	400 پاؤنڊ

ڪيپٽن جنهن جي	15 سال يا وڌيڪ سروس آهي	300 پائونڊ
سب آئرنس	20 سال يا وڌيڪ سروس آهي	300 پائونڊ
سب آئرنس	7 سال يا وڌيڪ سروس آهي	200 پائونڊ

”سيٽلرس هوم“ نالي هڪ ننڍڙي چوپڙيءَ ۾ انگريزن جي بيٺڪي راڄن وارن ملڪن ۽ گورن لاءِ زمين جي خريديءَ جا هيٺان اگهه مقرر ٿيل آهن.

پائونڊ	شلنگ	پينس	
0	1	9	لوا اسڪوشيا في ايڪڙ
0	1	9	ڪيپ برٽن
0	2	8	نيو برنسوک
0	5	0	ڪئناڊا
0	2	0	دي ڪيپ
0	2	0	ناٽال (Natal)
2	0	0	نيوزيلينڊ
1	0	0	آسٽريليا
1	0	0	وان ڊڪسس لئنڊ

سري لنڪا ۾ به في ايڪڙ قيمت هڪ پائونڊ يا ڪجهه گهٽ وڌ آهي ۽ يونائيٽيڊ اسٽيٽس آف آمريڪا ۾ هڪ ڊالر آهي.

هندستان ۾ زمين جي قيمت وڃڻي آهي. پر زمين تي قبضو ۽ مالڪي ڪرڻ ڏکي ڳالهه آهي. هندستان جي راجڌاني ۾ رهندڙ ڪامورا يا زمين خريد ڪرڻ وارا ٻيا ماڻهو بلڪل ٿورا هوندا، جيڪي آباد علائقن ۾ زمين جي چونڊ ڪري اتي پنهنجو ماڳ مڪان ڪري رهن. پڪ آهي ته انهن پتن پوئڻ مان ڪوبه ماڻهو زمين جو مالڪ ڪونه ٿي سگهندو. توڙي جو اها زمين ڪنهن برٽ ڪي آباد ڪري هت چو نه ڪئي هجي. موجوده حالتن تحت وونشن جا آبادگار يا انهن جا گماشتا ميداني علائقن مان هن منافع واري ڌنڌي سان لڳي ويندا، باقي چانهه جا

آبادگار. عمارتي ڪاٺ جا واپاري يا اُن جي تجارت سان لاڳاپيل ماڻهو پنهنجي موڙيءَ کي جابلو علائقن ۾ سڙائي پنهنجا پاڳ آزمائي سگهن ٿا.

پڪ آهي ته ايسٽ انڊيا ڪمپني کي پنهنجي هيءَ حڪمت عملي ان ڪري اختيار ڪرڻي پئي هئي، ته جيئن نرم مزاج هندن کي انگريزن جي ڏاڍاين کان بچائي سگهجي ۽ اها ان جي درياه دلي هئي. شايد يونائيٽيڊ اسٽيٽس آف آمريڪا واري بغاوت به هنن جي اکين آڏو هئي.

هاڻي اهو قبول ڪيو ويو آهي ته ريل يا ٻئي سڌريل مواصلات کي هندستان ۾ شروع ڪرڻ نهايت ضروري آهي. اهو نه رڳو بچاءُ جي نقطه نظر کان پر مٿس پُر امن حڪومت ڪرڻ واسطي به ائين ڪرڻ لازمي ٿي پيو آهي. هن قسم جي ترقي يافته آمدرفت شروع ڪرڻ سان هندستان جي آمدنيءَ جي ذريعن کي سڌاري وڌائي سگهيو. يورپي ماڻهو پنهنجي دولت کڻي اچي هندستان ۾ سيڙهپ ڪندو. ائين ڪرڻ سان حڪومت جي طاقت ۾ اضافو ٿيندو. باغي قوتن کي چيپائڻ ۾ سولائي ٿيندي. جيڪي محنتي ۽ صالح ماڻهو هوندا، تن جي همت افزائي ڪري دل وڌائي سگهبي. ريل وسيلي حڪومت تحفظ ۽ دشمنن کي سزا جو ترت مؤثر بندوبست ڪري وٺندي. هن کان علاوه يورپ جي ماڻهوءَ جي ڏاهپ ۽ ڏانوءَ جي ۽ هتان جي آمدنيءَ جي وسيلن جي ترقي لاءِ سونهري وجهه ملي ويندو ۽ انهن ماڻهن جي همت افزائي ٿيندي، جيڪي تجارت ۽ تهذيب کي ترقي ڏيارڻ واسطي رات ڏينهن رڌل آهن.

يورپ وارا هندستان جي ڪهڙي به علائقي ۾ رهي سگهن ٿا. پر هماليه وارن علائقن ۾ ائين خوش گذاريندا جيئن هو انگلنڊ ۾ ريان ڪيان هوندا آهن. هڪ ڀيرو جڏهن ريل جي آمدرفت شروع ٿي وئي ته جابلو علائقن ۾ رهندڙ هزارين يورپي دهلي ۾ پيدا ٿيندڙ امڪاني بغاوت کي، هڪدم ڀڄي ختم ڪري ڇڏيندا. هن کان علاوه وچ ايشيا جي ميداني علائقن کان روس جي اڳتي وڌڻ واري خطري کي مٿس ٿي منهن ڏئي سگهندا. يورپ سان لاڳاپيل فوجي عملدارن ۽ سول ڪامورن جي دلي

خواهش آهي ته هو پنهنجي علائقي جو باقي حصو هماليه جي پاسي وارن جبلن جي لاهوندين ۾ گذارين. حڪومت کين فقط اهي رعائيتون ڏئي جيڪي کين ڪالونين ۾ رهڻ مهل مليل هيون. انهيءَ ڪري کين هتي آباد ٿيڻ ۾ جيڪي ڏکيايون ۽ ڏچا ڏسڻا پوندا تن کان بچي پوندا.

حياتيءَ جو بچاءُ آهي ته پئسي جو بچاءُ آهي. انهيءَ نقطه نظر کان جابلو علائقن ۾ يورپي فوج جو رهائڻ به نهايت ضروري آهي.

يورپي ريجيمينٽن سان تعلق رکندڙ پينشن تي لٽل فوجين کي انهن جابلو علائقن ۾ رهائڻ جو نتيجو به تمام سٺو نڪرندو. اهي مڃيل ۽ مشهور فوجي جيڪي پينشن تي لهڻ کان پوءِ بيڪار ٿي ويندا آهن، سي هنن ميداني علائقن ۾ رهندڙ يورپين جو قلعي ۾ رهندڙ فوج جيان وڏو بچاءُ ڪندا ۽ پنهنجي باقي حياتي بڪسار ۽ چنار ڳڏاڏا، واندو ويهي مڪين مارڻ بدران ڪنهن نه ڪنهن ڪم ۾ رڌل رهندا ۽ جابلو علائقن ۾ خوش رهندا. انهيءَ ڪري نه رڳو سندن حياتي وڌي ويندي پر سندن ٻارن جي اهڙي نموني پالنا ڪئي ويندي، جيئن هو به جوان ٿي پنهنجي وڏڙن جي نالي ڪيل جاءِ اچي والارين.

فوجي بغاوت جا هواءِ ۾ اڏامندڙ ڪڪر وڪري ختم ٿي ويا آهن جن انگلنڊ جي رهاڪن جي سوچ ۽ فڪر ۽ ولولن کي اوڀر ڏانهن وڌڻ جا نوان حوصلا بخشيا. اسان جي ملڪي ماڻهن جي هن بغاوت ۾ جيڪا رتوڇاڻ ٿي آهي، سا اجايو ويڙهي ڪانه آهي. هن وسيلي سهڻ سان لاڳاپيل وڏيون ڪاميابيون ۽ ڪامرائيون حاصل ٿينديون، جنهن جي ناتا انگريزن کي دهليءَ تي سوڀ ۽ لڪنؤ ۾ سڪون حاصل ٿيو.

حاشيا

باب پهريون

(۱) اٽلي جي حڪمرانيءَ هيٺ شهرن کي آزاد ڪرڻ جا ڪيترائي ڪارڻ هئا. انهن جي واري وٺڻ ڪري اتي صنعت جي شروعات ٿي. ان کان سواءِ انساني سوچ ۽ لوچ جي اوسر واسطي جيڪي به صلاحيتون

هيون سي پوريءَ ريت ڪتب آنديون ويون. ڏيساوري واپار جي نئين سر شروعات ٿي. جهاز رانيءَ جي فن ڏانهن وڌيڪ ڌيان ڏنو ويو، جيڪو اڳتي هلي وڏي ڪمال کي پهتو. قسطنطينيه واپار جو اهم مرڪز بڻجي پيو، جنهن مان اٽليءَ وارن پورو فائدو ورتو. اتي نه رڳو سندن آجيان ڪئي ويندي هئي، پر کين ڪيتريون ئي تجارتي رعايت به پڻ ڏنيون وينديون هيون. تنهن ڪري وڏي منافي جي آسري تي واپار سانگي پيا اوڏانهن ويندا هئا. اهڙيءَ ريت قسطنطينيه ۽ اٽليءَ وارا ٻئي اوڀر جي قيمتي تجارتي شين مان جهجهو نفعو به ڪمائيندا هئا. انهن مان ڪيتريون شيون فن ۽ ڪلا جا نادر نمونا هونديون هيون. ان فن جو نمونو اڄ سوڌو يونان وارن ۾ موجود رهندو اچي. هندستان ۽ قسطنطينيه وچ ۾ اها تجارت هڪ ڊگهي ۽ ورن وڪڙن واري رستي سمنڊ ٽيندي هئي، جنهن ڪري گهڻو وقت ۽ پئسو لڳي ويندو هو (جيڪو ننڍو، آسون، ڪئسپين ۽ وولگا رستي هلندو هو). اٽليءَ وارن ان تجارتي مال واسطي هڪ ٻيو رستو ڳولي ٿڌو. کين اهو سامان سولو ۽ سستو پلءِ پوندو هو. اهي ڪڏهن مذكوره سامان اليپو، ڪڏهن طرابلس ته ڪڏهن شام جي بندرن ۽ بازارين مان خريد ڪري وٺندا هئا. هي اهو رستو هو جيڪو قديم واپارين کان گجهو ڪونه هو. اهو هندستان کان ايراني نار تائين سمنڊ رستي ايندو هو، اتان فرات ۽ دجله ڏئي بغداد پهچندو هو، جتان هلي پاميريا جو بريت لتاڙي ميڊيٽرين سمنڊ جي بندرن وٽ نڪرندو هو. ڏسو رابرٽسنس آمريڪا - بوڪ (۱)

(۲) رابرٽسنس آمريڪا بوڪ (۱)، راميسيو جلد (۱) ص 372

جي حوالي سان

(۳) برنس ٽريولس جلد (۱۱) ص 132

(۴) ايضاً

(۵) ڪانڪيٽ آف سنڌ - سر وليم نبيئر ص 128

(۶) ايضاً

(۷) لائين آف سر چارليس نبيئر جلد 4 ص 355

(۸) ايضاً جلد 3 - ص 6

(۹) ايضاً جلد 4 ص 71, 72

(۱۰) ايضاً جلد 4 - ص 209

(۱۱) اسان اڳيئي رٿيل منصوبي تي ڪم شروع ڪري رهيا آهيون، جنهن وسيلي هڪ سڌريل آمدرفت سان لاڳاپيل هڪ رستو تعمير ٿيندو. هن قسم جي آمدرفت خاص طور تي اتان شروع ٿيندي، جتي درياه جهاز رانيءَ لاءِ ڪونه هوندو ۽ پنهنجي قسم جي آمدرفت ۾ لاڳاپو قائم هوندو. يعني ڪلڪتي کان راجمحل تائين ريلوي آمدرفت قائم ڪئي ويندي. اتان کان الهه آباد تائين گنگا ۾ جهاز راني شروع ٿيندي. هيءَ آمدرفت گنگا - جمنا سنگم واري ٽاڪ تائين هوندي ۽ اتان کان مٿي گنگا جو پاڻي جهاز راني لائق ڪونه رهندو آهي. تنهن ڪري وري الهه آباد کان دهليءَ ۽ ستلج تائين ريل جي آمدرفت جاري ٿيندي. ريل جو هيءَ رستو هڪ هزار ميلن تي مشتمل هوندو، جيڪو برانچ لائين کان سواءِ ۶۰ و. ۽ اهو سرسبز، خوشحال ۽ ماڻهن جي گهڻائي وارن آباد علائقن مان گذرندو. جتي درياهي وهڪرا خطرناڪ ۽ ڏنگا ڦڙا آهن جهڙو نريدا ۽ سندر بند يا وهڪرا ان ۾ پاڻي ٿورو آهي ته اتي آگيوٽن بدران ڏيهي ساخت جون پيڙيون هلايون وينديون. ڇاڪاڻ ته وڏا جهاز رانيءَ لائق درياهه الهه آباد کان هن پار آهن. هن ماڳ کان مٿي فوجي يا تجارتي سامان پاڻيءَ يا خشڪيءَ وسيلي اٿڻ يا نيڻ ڏاڍو ڏکيو آهي. ساري ڏينهن ۾ ٻارهن ميل مس سفر ڪري سگهيو آهي. ريل وارو رستو اڃا ته هڪ خيالي رٿا وارو آمدرفت وارو سرشتو آهي، سو هڪدم مڪمل ۽ بهتر ڪونه ٿي ويندو. پر جيڪڏهن ان تي وڌيڪ سڀرڻپ ڪئي ويندي ته وڌيڪ بهتر نموني سان ۽ وقت اندر تيار ٿي ويندو. توڙي جو ريل جي ڪمشنرن پنهنجي منصوبي جي تڪميل جو اعلان ڪيو آهي ۽ ايسٽ انڊيا ڪمپني يا مرزاپور ريلوي ڪمپنيءَ جي قائم ڪيل امورن موجب هن رٿا پوري ڪرڻ جو اٿل فيصلو ڪيو آهي، ان هوندي به اسان جي خيال ۾ ڪابه ڦير گهير ڪانه ايندي. معلوم ائين ٿئي

ٿو ته اهي رڳو ڳالهين جا ڳهپير آهن ۽ عملي طور ناڪام ويا آهن. ڇاڪاڻ ته هنن هن وقت تائين مذڪوره رٿا بابت ڪي بنيادي تفصيل ٿي ڪونه ڏنا آهن، جنهن تي ساري منصوبي جي تاجي پيٽي جو دارومدار آهي. اسان چئون ٿا ته اسان جيڪو به سوچيو ويچارو آهي، تنهن ۾ ڪابه ڦير ڳهپير ڪانه ٿيندي. اسان جو ويچار اهو آهي ته جتي درياه جهاز رانيءَ لائق نه آهي، اتان آمدرفت جي آسانيءَ واسطي ريل جو رستو تيار ٿيندو، جنهن ۾ ڪابه روڪ رنڊ ڪانه هوندي ۽ ائين سڌائين روان دوان هوندو، جهڙيءَ ريت راجمحل ۽ الهه آباد جي وچ ۾ آهي. ماڳ گنگا - جمنا جي سنگم کان هيٺان آهي ۽ انهن ٻنهي ٿاڪن جي وچ ۾ پاڻي جهاز رانيءَ جوڳو آهي. ٻنهي ماڳن جي وچ ۾ 500 ميلن وارو ورن وڪڙن وارو درياهي رستو گهٽجي مختصر ٿي ويندو. هن رستي جي سهولتن جو صحيح پتو تڏهن پوندو، جڏهن ريلوي ڪميشن جي رپورٽ جو تفصيلي جائزو وٺبو. هن وقت رڳو هيءَ ٻڌائي سگهجي ٿو ته ڪلڪتي ۽ مرزاپور جي وچ ۾ گنگا ماڻري وارو رستو قائم آهي، جيڪو تجويز ڪيل سڌي رستي کان پورا هڪ سو ميل ڊگهو آهي. في ميل مٿاهينءَ جي فرق ۽ سگهه جي استعمال جي حساب ڪي جيڪڏهن ڏٺو وڃي ته فائڊو ايڊو گهڻو نظر ڪونه ايندو. اهڙيءَ ريت ٻنهي رستن ۾ ڪو خاص فرق ڏسڻ ۾ ڪونه ٿو اچي. باقي جيڪڏهن وقت جي ڳالهه ڪبي ته مهينن جو سفر ٿورن ڪلاڪن ۾ ڪري سگهيو. ”انڊين ريلوي ان ڪنيڪشن وٽ پاور ائنڊ اسٽيبلٽي آف ڊي انگلش امپاير ان ڊي ايسٽ ٻيو ڇاپو 1846 مصنف هندستان جو هڪ جهونو پوسٽ ماسٽر. (۱۲) برطانيه کان انگريز هندستان ڏانهن ايندڙ تجارتي مال؛

16734898 پائونڊن جيترو

بين ملڪن کان ايندڙ سامان 11873387 پائونڊن جيترو

ڪل 28608285 پائونڊن جيترو

هندستان کان برطانيه ڏانهن ويندڙ مال 10635606 پائونڊن جيترو

26591881 پائونڊن جيترو

ڪل

انگريز هندوستان جي ڪل ڌرتي لپتي 55200166 پائونڊن جيترو (۱۲) فرات ماٿريءَ وسيلي هندستان سان تجارت تي مشتمل ۽ يادگيرين، نقشن ۽ سرڪاري لکپڙهه تي ٻڌل هڪ تصنيف جيڪا ڊبليو. ايڇ. آلن ائڊ ڪمپنيءَ جي ڊبليو. پي. ائڊريو لکي ڪليئرڊن جي آرل جي نالي منسوب ڪئي هئي ۽ ان سان گڏ فرات ماٿريءَ جي سياسي اهميت تي ڊبليو. پي. ائڊريو جو وسڪائونٽن پاميرسٽن ڏانهن لکيل خط، جنرل چيسني ۽ سرجان مئڪنيل جي تيار ڪيل رپورٽ ۽ ڊبليو. ايڇ. آلن ائڊ ڪمپني جي سر جسٽين شيل جو ميمورينڊم به هن ۾ شامل آهي.

(۱۴) اها حڪمت عملي فقط جبلن کان پار دشمن سان مهاڏي اٽڪائڻ جي مقصد واسطي ڪانه هوندي، پر هن کي هندستانين خلاف ۽ سندن ڌرتيءَ تي ٿيندڙ جنگ ۾ به ڪتب آڻي سگهجي ٿو. سنڌوءَ ماٿري ۾ هلندڙ آگوتن وسيلي اسان جي فتح ڪيل علائقن ۾ بغاوتن کي به چيپيائي سگهجي ٿو. اسان جي فتح ڪيل اتر - اولهه وارن علائقن کي سنڌوءَ جي بندر سان ڳنڍڻ واسطي ٻين سببن سان گڏ هڪ اهم سبب اهو به آهي، جيڪو هندستان جي حالتن جي ڄاڻو ماهر ٻڌايو ته اتر ۽ اولهه وارن علائقن ۾ هنگامي طور ۽ جلدي ۾ پهچڻ واسطي سنڌو ماٿري ۽ سنڌوءَ کان سواءِ سولو ۽ سڌو رستو ٻيو ڪونه آهي. جيڪڏهن اسان کي بنگال جي گرمي، گهر ۽ ڊگهي رستي جي مرڳ کان بچڻو آهي ته هي سڌي آمدرفت کولڻي پوندي.

هن کان علاوه سڪن کي به ٻڌائڻو آهي (جيڪي هاڻي اسان جا اتحادي آهن ۽ اسان جي جهنڊي هيٺان ڏاڍي بهادريءَ سان وڙهندي جانيون قربان ڪري رهيا آهن) ته اسان فقط سندن دست و بازو جي قوت تي دارو مدار ڪونه ٿا رکون، پر اسان کي پنهنجي اقتدار کي بحال

رڪڻ جا ٻيا وسيلو به آهن.

سنڌ ريلوي ڪمپني جي چيئرمئن تقرير جو اختصار جيڪا هن 17 دسمبر 1857ع تي ڪئي هئي.

تاريخ 11 نومبر 1857ع تي سرڪولن ڪئمپيل جي، نئوگنج ۾، پنجاب گهوڙيسوار فوج آڏو، ڪيل تقرير جو اختصار هيٺ ڏجي ٿو. ”اوهان پنهنجي ماڻهن کي ٻڌايو. مون کي پوريءَ طرح ياد آهي ته پنج سال اڳ منهنجي ڪمان هيٺ يوسفزيو ۾ جوان مرديءَ سان وڙهيا هئا. مون ڏٺو ته اهي بهادر ۽ جانباز فوجي هئا. انهن ڏينهن کان وٺي مون ڪيترا ملڪ ڏٺا آهن ۽ بي حساب جنگيون وڙهيون آهن. پر مون هنن لاءِ جيڪو پهريون تصور قائم ڪيو آهي، سو تبديل ڪونه ڪيو اٿم. جو هيءُ آهي: ته مون نيم مسلح گهوڙيسوار دستن جهڙو ٻيو بهادر ماڻهو ڪونه ڏٺو آهي. مان ڪيترن فوجي حلقن سان مليو آهيان، جتي ويو آهيان ته اتي مون فقط انهن جي ساراهه ڪئي آهي ته واهه پنجاب گهوڙيسوار دستن جا بهادر نوجوان. مان هن وصف ڪري به سندن ساراهه ڪريان ٿو ته هو جتي به دشمن کي ڏسندا آهن ته گوليءَ جيان سڌو وهي پوندا آهن ۽ اهو ڪونه ڏسندا آهن ته هو تعداد ۾ ڪيترا آهن ۽ وٽن هٿيار ڪهڙا آهن. سڀئي ڪٿي ائين ڪونه آهن، پر سندن وڏو انگ اهڙو بهادر آهي. مان سندن ساراهه ڪري سندن خوشامد ڪونه ٿو ڪريان. مون جيڪو پهريون تصور قائم ڪيو آهي انهيءَ تي ٻيڻو آهيان. مان هاڻي وري کين هن ملڪ ۾ وٺي آيو آهيان. مان سمجهان ٿو ته اهي اڳئين جيان بهادر بلڪه اڳئين کان به وڌيڪ سورهيهه ۽ جانباز آهن. جڏهن ساري هندستان جي ماڻهن اسان انگريزن خلاف غداري ۽ بغاوت ڪئي، تڏهن پنجاب جي گهوڙيسوار دستن جا جوان سر ترين ٿي ڪٿي گهورڻ واسطي نڪري نروار ٿي بيهي رهيا. هنن وفاداريءَ ۾ دنگ ڪري ڏيکاريو. وڏن امنگن ۽ اڏمڻ جو اظهار ڪيو، وڏي دليري ۽ بهادريءَ جا ڪارناما ڪري ڏيکاريا. مان پورا جتن ڪندس ته جيئن انگريز سرڪار اوهان جي هنن نمايان خدمتن کان مڪمل طور تي واقف ٿي وڃي ۽ يقين

ڪريو ته اهي اجايو ڪونه وينديون. وڃي پنهنجي ماڻهن (پنجاب وارن) کي ٻڌايو ته مان انگلنڊ جي مها راڻي وڪٽوريا جي روبرو سندن (انگريز) نمڪ حلالِي ۽ ادا ڪندڙن خدمتن بابت گهڻو ڪجهه ڳالهائيندو آهي. مون انگلنڊ جي عام ماڻهوءَ کي اوهان جي وفاداريءَ، سورهياڻي ۽ سرفروشي کان واقف ڪيو آهي. انگلنڊ جي مها راڻي اوهان جي وفاداري ۽ نمڪ حلال رعيت تي فخر ڪندي. انگلنڊ جا ماڻهو اوهان جي هنن قربانين ڪري ڏاڍا سرها آهن.

باب ٻيو

(۱) ڪراوان جرنيلز انڊيا پرنسپل افغانستان - جي فريئر ص 464,457

(۲) وارسا جرنل - 30 نومبر 1856 ع

(۳) بيلس ويڪلي، ميسينجر - 18 - جولاءِ 1857 ع

(۴) اسٽريٽ آف فرنٽيئر ڪلئس ڪميونٽي "ت"

(۵) ايران جي جهنڊي تي هٿ جي تصوير آهي ۽ پنجن آڱرين مان پنجن محمد صلي الله عليه وسلم، علي رضه، فاطمه رضه، حسن رضه ۽ حسين رضه جو اشارو آهي.

(۶) هرات کان ڪابل ڏانهن هڪ جابلو رستو به آهي. پر ان تان توبون گذري ڪونه سگهنديون آهن. علائقو به گهٽ آباد آهي ان ڪري کاڌي خوراڪ جو مسئلو آهي.

(۷) امڪان آهي ته ڍاڍر ۽ قلات اسان جا سرحدِي علائقا هجن.

(۸) ڏسو گلمپسس آف لائيف ائنڊ مئٽرس آف پرنسپل مصنف ليڊي شيڊ. روس، ڪردن، نرڪمان، خيوا ۽ ايران تي حاشيا جان مري لکيا ۽ البيرلي اسٽريٽ 1856 ڇپيا.

(۹) گورنر جنرل جي ياداشت 28 اپريل 1856

(۱۰) مارڪس ڊلهائوس جي ياداشت 28 فيبروري 1856 جنهن ۾ هن جي رکيل انتظام بابت بحث ڪيو ويو ٿو ڏسجي.

باب ٽيون

سند جي قلمي شوري جي وڌندڙ برآمدِي تجارت جا انگ اکر هيٺ
ڏجن ٿا.

سال	مٺ
1847-48	33
1848-49	0
1849-50	426
1850-51	6052
1851-52	6822 هندوستان وٽ
1852-53	13910 هندوستان وٽ
1852-53	25066 هندوستان وٽ

(۲) هن صوبي جي سال 1855-56 جي تجارت واسطي ڏسندا، ڪرنل
جئڪب ۽ ڪسٽمر جي ڪليڪٽر مسٽر ڊالزل جي رپورٽن جو ڏسبو.

(۳) فرينڊ آف انڊيا

(۴) ٽارنٽن جو لکيل ”گريٽيئر آف انڊيا“

(۵) ڇانوڻي 15000 ۽ شهر 25000

(۶) جئمس واکر جي ڪراچي بندر لاءِ تيار ڪيل رپورٽ جيڪا هن
1857ع ۾ ايسٽ انڊيا ڪمپني جي ڪورٽ آف ڊائريڪٽرس جي
حوالي ڪئي هئي.

(۷) سونميائي بندر جي معلومات لاءِ ڏسو ڏسبو.

باب چوٿون

(۱) جيڪي هينري پاتنجر، سند ريلوي ڪمپني جي چيئرمئن ڊبليو. بي
ائنڊريو ڏانهن لکيا هئا.

(۲) سند ريلوي ڪمپني جي تاريخ 18 فيبروري 1857 واري گڏجاڻي
جي ڪاروائي جي رپورٽ.

(۲) ڊبليو. ايڇ. آلن ائڊ ڪمپني ليڊن هال اسٽريٽ جي ڊبليو. بي. انڊريو جو، وسڪائونٽ پاميرسٽن ڏانهن فرات ماٿري ريلوي جي سياسي اهميت بابت لکيل خط.

(۴) هي حساب روين ۽ پاڻونڊن ۾ ڪيو ويو ۽ في رويي جو قدر ۽ شلنگ ڪٿو ويو آهي.

(۵) هندستان جي هڪ اخبار جي نمائندي جو بيان آهي ته گذريل اپريل 1855ع ۾ هن ڪپهه جو ٿورو مقدار انگلنڊ ڪري آيو، جيڪا آمريڪي جنس جي ڪڪڙي جي پيداوار هئي ۽ اها ڪپهه، جهلم جي ڪناري پنجاب ۾ پوکي وئي هئي. سندس چوڻ آهي ته جڏهن هن ڪپهه جي اها جنس مانچيسٽر جي ڪيترن صنعتڪارن کي ڏيکاري ته هنن چيو ته اها جنس هندستان جي سڀني جنسن جي ڪپهه کان وڌيڪ سٺي آهي، توڙي جو انهن مان ڪيترن جو آمريڪي جنس سان تعلق آهي ۽ ان ڪپهه جي قيمت $6\frac{1}{4}$ پينس کان $6\frac{1}{2}$ پينس في پاڻونڊ ٿي سگهي ٿي. پنجاب مان وهندڙ درياهن جي ڪنڌين ڪنارن سان آباد علائقن جون بنيون ڏاڍيون پليون آهن. جتي بهترين جنس جي ڪپهه اڀائي سگهجي ٿي. هن پوکيءَ کي هتان جي حڪومت جي ٿوري گهڻي بهت افزائيءَ جي ضرورت آهي. ضلع انتظاميه به جيڪڏهن پنهنجو ڪردار ادا ڪندي ته اهي بريت علائقا وونئن جي بهترين جنس جي پوکيءَ سان ڄاڻجي ويندا. اهڙي جنس جي ڪپهه سستي اگهه ۾ خريد ڪري ڏيهي ساخت پيڙي وسيلي سنڌوءَ مان گذري ڪراچي پهچي سگهي ٿي، جيڪا اتان انگلنڊ لاءِ رواني ڪري سگهجي ٿي. اگبوتي آمدرفت سان وڌيڪ سهوليت ٿيندي. ڪراچي وڏيءَ اهميت وارو هڪ بندر آهي. پر ڪيترين اهم شين جيان هن مان فائدو ڪونه ٿو ورتو وڃي. تجارت جو فقط هڪ اسم ڦٽي، جيڪڏهن صحيح معنيٰ ۾ سنڌ ۽ پنجاب ۾ پوکي وڃي ته ڪراچيءَ ۾ بيٺل جهازن جي پاڙي ڪرائي ڪمائڻ جو وڏو سبب بڻجي سگهي ٿي. پنجاب ڏانهن ويندڙ سرڪاري ۽ خانگي درآمدي سامان وغيره لاءِ ساڳيا جهاز پاڙو ڪرايو ڪمائي

سگهن ٿا. اهو چئي ڪونه ٿو سگهجي ته هن رستي سان مسافرن جو وڏو تعداد سفر ڪندو يانه. سنڌ جي هڪ اخبار وري هن ريت لکيو آهي: جيڪو ماڻهو سنڌوءَ جي ڪنار سان آباد هوندو، تنهن کي سياري جي رت ۾ ڪجهه سان پريل پيڙين جي قطارن جو سنڌوءَ مان هاڪارڻ جو انتظار هوندو آهي. اها ڪجهه راجپوتانا کان ايندي آهي ۽ جيسلمير وارو ٿر اڪري سکر پهچي هتان جي بازارين ۾ ڪپي ويندي آهي يا افغانستان برآمد ڪئي ويندي آهي. (ڏسو سنڌ ريلوي جو فرات وٺلي ريلوي ۽ هندستان ڏانهن ويندڙ ٻين رستن سان تعلق" مصنف ڊبليو. پي. ائڊريو. آلن ائڊ ڪمپني ليڊن هال اسٽريٽ)

(۶) ڊي سنڌين 5 سيپٽمبر 1857ع
(۷) ڊيلي نيوز، 26 جنوري 1856 وڌيڪ معلومات لاءِ ڏسو
ضميمو الف.

باب ڇهون

(۱) اڪانامسٽ
(۲) پنجاب جي انتظام تي جوڙيل رپورٽ سال 1854 کان 1856 تائين فقرا نمبر 122، 121 ۽ 123
(۳) ڪلڪتي جي انگلش مين لنڊن کان لاهور - فرات، سنڌ ۽ پنجاب ريلوي. انگلش مين ولسن. رايل ايڪسچينج.

باب ستون

(۱) پنجاب جي انتظام بابت رپورٽ سال 1854 کان 1856 تائين
(۲) فرينڊ آف انڊيا. لنڊن کان لاهور يا فرات، سنڌ ۽ پنجاب ريلوي. انگلش مين ولسن. رايل ايڪسچينج
(۳) هي ان وقت لکيو ويو هو، جڏهن هندستان جي حڪومت لاهور کان پشاور تائين ريل جي پٽڙي وڇائڻ جي سفارش ڪئي هئي ۽ ايسٽ انڊيا ڪمپني اهڙي منظوري ڏئي ڪم سنڌ ريلوي ڪمپني جي انجنيئرن جي حوالي ڪيو هو.

(۴) ۱. خط سنڌ ريلوي ڪمپني جي ايجنٽ مسٽر جي. نيول منهنجي هر منصب اڳئين عملدار ڏانهن لکيو هو، جنهن ۾ هن پنجاب ريلوي جي روشن مستقبل بابت دليل به شامل ڪيل هئا. اهو خط هن 11 - فيبروري 1857 تي لکيو هو جنهنجو نمبر 51 آهي.

خط نمبر 2 مسٽر جي. نيول ڏانهن لکيل آهي، جيڪو منهنجي هر منصب اڳئين عملدار کيس جواب ۾ لکيو هو. نمبر 546 ۽ تاريخ 3 - مارچ نظر اچي ٿي.

خط نمبر 3 مسٽر وليمر برٽن جو لکيل آهي، جيڪو هن ڪمپني جي ڊائريڪٽرن ڏانهن 16 - جون 1857 تي لکيو هو. کيس رپورٽ ڏيندي واضح ڪيو ويو آهي ته هن چيف انجنيئر جي حيثيت ۾ امرتسر کان ملتان تائين موجوده ريلوي پٽڙي جي سروي ڪري خير سان پوري ڪري ڇڏي آهي.

خط نمبر (۴) ريلوي جي اڏاوت تي امڪاني خرچ جو ڪاٿو لڳايو ويو آهي جنهن ۾ ريلوي جو انجنيون به شامل ڪيون ويون آهن

باب اٺون

(۱) گريٽ برٽن جي گل پڪيٽ 53000 چورس ميل آهي.

(۲) فرينڊ آف انڊيا

باب ڏهون

(۱) اڪانامسٽ

(۲) لوباني واپاري. تازو سنڌ جي ڪمشنر ايج. جي. آر. فريئر هن ڪتاب جي مصنف ڏانهن هڪ خط لکيو آهي، جنهن جو اختصار هيٺ ڏجي ٿو:-

اهي افغانستان جا وڏا واپاري آهن، سندن وسنديون غزنيءَ جي ڀرپاسي ۾ آهن، جتي هو اونهاري جي ڪوسي ڪاڙهه واري رت ۾ رهندا آهن. جيئن ته سنڌوءَ وسيلي ٺٽي وارو واپار گذريل صدي جي پڇاڙي تائين بند ٿي چڪو هو، تنهن ڪري انهيءَ دور ۾ ڪن پوءِ اهي پنهنجو

تجارتِي مال ڪلڪتي موڪليندا رهيا آهن، جتان اهو سمنڊ وسيلي
 ٻاهرين ملڪن ڏانهن ويندو آهي. اهي واپاري غزني ۾ سنڌوءَ جي وچ
 وارا لڪ برف پوٺ کان اڳ اڪري هليا ويندا آهن. انهيءَ الڪي کان ته
 مٿان اهي برف ڪري بند ٿي وڃن. سفر به وڏن قافلن جي صورت ۾
 ڪندا آهن، جن ۾ اٺن کان ڏهن هزارن ماڻهن تائين شريڪ ٿيندا آهن.
 سارو قبيلو قافلي سان گڏ هوندو آهي، جنهن ۾ مرد، عورتون، ٻار ۽
 چوپايو مال به هوندو آهي. سندن گهرو سامان اٺن ۽ گهوڙن تي رکيل
 هوندو آهي. دير جات ۾ پهچي پنهنجا وڏي عمر وارا ماڻ، عورتون
 ٻار اتي ڪارسرن تي به بيٺي هليا ويندا آهن. اهي علائقا سنڌوءَ جي
 ڪنار سان هوندا آهن، جنهن ڪري گاهن جي گلزاري لڳي پئي هوندي
 آهي. سندن چوپائي جا ڌڻ به انهن گسن تي موريل گاهن ۾ پيا الر چلڻ
 چرندا آهن. پنجاب مان گذري گنگا جي پاڻي مان آباد علائقن ۾ پهچي
 پنهنجو تجارتِي مال وڪڻندا آهن. انهن مان وڏا واپاري هڪ سوانن جي
 قافلي سان اڳتي نڪري دهلي، آگري، اله آباد، ڪانپور، مرزاپور ۽ ان
 کان به اڳتي وڃي ڪلڪتي پهچندا آهن ۽ پنهنجو سارو تجارتِي مال
 ولايت ۾ ويڇي پويان پير ڪندا، اٻهرا ۽ اڇهرا نڪري پوئتي ڇڏيل
 پنهنجا ماڻهو ۽ چوپايو مال ساڪاري وهلوئي وطن ورندا آهن. انهن
 قافلن ۾ ايترا گهڻا ماڻهو هوندا آهن، جيڪي جابلو ماڻهن جي مڙهيل
 چٽي ڪونه پريندا آهن. ڪڏهن وري جابلو علائقن مان لنگهڻ واسطي
 اتان جي ماڻهن سان جهيڙو به ڳنڍيڻو پوندو اٿس. ڇاڪاڻ ته جابلو
 علائقن جا ماڻهو هر لنگهندڙ قافلي کان دڙڪا دهمان ڏئي ڏوڪڙ پئسا
 ڪسڪائي وٺندا آهن. بعد ۾ کين اتان امن امان سان لنگهڻ جي ضمانت
 ڏيندا آهن. مان هن قبيلي جي مشهور واپاري جي زال بابت ٻڌو آهي
 جنهن جو مڙس مقرر مدت کان وڌيڪ دهليءَ ۾ ٽڪي پيو آهي. اها
 عورت قافلي جي اڳواڻ کي پوئتي ورتل کان روڪڻ واسطي ڏهه هزار
 روپيه ڏهاري معاوضو ادا ڪري رهي آهي. ڇاڪاڻ ته جيڪڏهن قافلو
 اڳتي نڪري ويو ته سندس مڙس اڪيلي سر لڪ لنگهي ڪونه

سگهندو. امڪان آهي ته اتان لنگهندي جابلو علائقي جا ماڻهو کيس ماري ختم ڪري ڇڏين، ڇو جو دهليءَ ۾ پنهنجي تجارتي مال جي وڪري کان پوءِ وٽس ڏن دولت به هوندي.

گذريل سال انهيءَ قبيلي جو پهريون قافلو ڪراچي آيو هو. انهن جي اڳواڻ مون کي ٻڌايو ته هاڻي جلد ئي هو هن رستي سان تجارت شروع ڪندا ۽ کين هيتري ٿوري پنڌ ۽ وڌيڪ سهوليت جي ڪا خبر ئي ڪانه هئي. مان جڏهن انهن سان مليس ته اهي ديرا اسماعيل خان کان ٻيڙين تي آندل اُن جهازن ۾ چاڙهي رهيا هئا، جيڪا هنن غزنيءَ کان اُنن جي قافلي وسيلي اُتي آندي هئي. اتان کان خالي اڻ ڪراچيءَ آندا هئا، تنهن ۾ موت تي افغانستان ڏانهن ويندڙ تجارتي مال جيڪڏهن ملي ته کنيون وڃن.

حقيقت اها آهي ته هن تجارت سان لاڳاپيل قافلن هاڻي پنهنجي تجارت جو رخ ڪلڪتي بدران ڪراچيءَ ڏانهن ڪيو آهي جيڪا نهايت اهم ڳالهه آهي.

(۲) خيوا جنهن کي ميجر ائبٽ 61 - 20 ويڪرائي ۽ 60 ڊگهائي ڦاڪ تي ڏيکاري هڪ نئين ماڳ تي وڃي بيهاريو آهي. هي شهر موجوده خراسان جي راجڌاني آهي. اتر اولهه واري پاسي کان ”اورابوگ“ واري علائقي کان ڌار ٿي وڃي ٿو. اتان زمين جي هڪ جدا پٽي گذري ٿي، جتي قزاق قبيلي جا ماڻهو رهندا آهن. اتان جو حڪمران روس جو ڏن پيرو آهي جنهن جي چوڌاري ڪئسپين سمونڊ ڦري ايندو آهي. ڏکڻ اولهه پاسي ايران ۽ هرات اٿس. ڏکڻ اوڀر واري طرف کان بخارا ۽ اتر اوڀر کان ڪوڪن وارو علائقو آهي. هڪ اندازي مطابق سندس پڪيڙ اتر کان ڏکڻ 800 ميل اولهه کان اوڀر 600 ميل آهي. هيءُ علائقو بخارا کي روس کان الڳ ڪري ٿو. نتيجي طور ٻنهي ملڪن ۾ هلندڙ واپار هن ملڪ وسيلي ٿئي ٿو.

مرو يولاتان علائقي جو مکيه ماڳ آهي. نه رڳو بخارا ۽ ايران وچ ۾ هلندڙ واپار جي نقطه نظر کان هي هڪ اهم ٽاڪ آهي، پر خيوا ۽

افغانستان وچ ۾ ٿيندڙ تجارت جي لحاظ کان به سندس حيثيت مسلم آهي. جيڪڏهن هن شهر جي اهميت ڏانهن جوڳو ڌيان ڏنو ويو ته هتي دولت جا انبار لڳي ويندا.

(۴) فرينڊز آف انڊيا

(۵) ايضاً

(۶) دي اڪانامسٽ

(۷) ايضاً

(۸) وڌيڪ معلومات لاءِ ڏسو ضميمو ”ب“

باب يارهون

(۱) سنڌين Sindian مئي 1857

(۲) ڪلڪٽ انگلش مين، لنڊن ۾ لاھور يا فرات، سنڌ ۽ پنجاب

ريلوي. انگلش مئن ولسن راييل ايڪسچينج

باب ٻارهون

(۱) هن معلومات لاءِ پنجاب جي ريزيڊنٽ انجنيئر جو

ٿورائٽو آهيان.

(۲) ڪلڪٽ - انگلش مين.

باب تيرهون

(۱) سال 1856-57 لاءِ سنڌ جي ڏيساوري واپار لاءِ ضميمي الف

موجب هڪ ياداشتنامو.

(۲) هيءُ مقصد خانگي شمعي جي ناتي حاصل ڪيو ويو آهي.

ڪپهه ۽ ان جي ڳڻڻ پڌڻ لاءِ مشينون ڪراچي ۽ ملتان ۾ رکيون

ويون آهن. ان سهوليت لاءِ ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي مهرباني

سمجهڻ گهرجي.

(۳) جهانگير نسرWANجي ائڊ ڪمپني واپاري برادري کي هيٺ ڏنل

خط سان سندن پانڊن ۾ پيل ان جو ڪين اطلاع ڏنو آهي.

جهانگير نسرWANجي ائڊ ڪمپني ڪراچي، ڏانهن

مان وارا سائين!

مون کي اوهان جو اهو خط مليو آهي، جيڪو اوهان اڳئين مهيني جي 27 تاريخ لکي روانو ڪيو هو. مان جواب ۾ هي گذارش ڪري رهيو آهيان ته منهنجي موڪليل ان مان ٻن يا ٽن ڳوٺين جي تپاس ڪريو ۽ چڱيءَ ريت سندس چاچ پرک ڪريو. اها ان پنهنجي ناظر کان به ٿي سو ميل اڳتي وڃي واپاري آهي ۽ پورا ٽي سال هن واپاري وڪر جي ڪڍ هڃيو آهيان ۽ ويهه هزار فوٽ اوچن جبلن جي چوٽين تي رهندڙ ماڻهن وٽان وٺي ٻيڙين وسيلي هتي آندي اٿم. هن قسم جي ان اڳي نه ڪڏهن خراسان وارن ڏٺي آهي ۽ نه وري ڪڏهن ڪراچي ۽ انگلنڊ جي واپارين جي اک تي چڙهي آهي. هن ان جو تاندرهه تمام گهڻو ڊگهو ۽ اعليٰ قسم جو آهي. اوهان ويساهه ڪريو ته هن ان سان آسٽريليا يا ميرنيو جي ان پهچي ڪانه سگهندي. جن رڍن تان هيءَ ان ڪتري لائي وئي آهي، سي قد ڪاٺ ۾ گڏهن جيڏيون آهن. سندن ان ايڏي ڊگهي هوندي آهي جو ڌرتي سان گسندي هلندي آهي. امرتسر جي واپارين هن ان جي مٿ لاءِ چاليهه روپيه آچيا هئا. پر مان هيءَ انگلنڊ جي مارڪيٽن ۾ متعارف ڪرائڻ چاهيان ٿو، تنهنڪري کين انڪار ڪيم.

انگلنڊ کان فوجي کڻي ڏهاڙي جهاز اچي ڪراچيءَ ۾ بندر ڪندا آهن. انهن جهازن جا ڪپٽن، واپاري يا ڪي ٻي ڌريون وڏيءَ خوشيءَ سان هن قسم جي ان انگلنڊ کڻي ويندا. جڏهن هن قسم جي اعليٰ ان هڪ پيرو انگلنڊ ۾ متعارف ڪئي وئي ته ڊگهي تاندي ۽ اعليٰ جنس جي هن ان لاءِ طلب وڌندي ۽ گهراڻن واسطي آرڊر روانا ڪيا ويندا.

توهان جو مخلص

آراتون.

قلم تازو:

مان هن خط سان گڏ بيجهڪ به روانو ڪري رهيو آهيان. ان جون ڪل اٺيهه ڳوٺيون آهن، جن جي بنگالي مٿ موجب ڪل تور پنجهٺ

مڻ پنجويهه سيرا آهي. وچور هن ريت آهي.

اعليٰ اچي وڙ جي ان 25 ڳوٺيون 30 - 58

اعليٰ ڪاري وڙ جي ان 2 ڳوٺيون 22 - 3

اعليٰ چرل وڙ جي ان 2 ڳوٺيون 13 - 3

ڪل ڳوٺيون 29 - 25 - 65 يا 5254 ڀانئون.

هن مان معلوم ٿيندو ته ڪاري ۽ چرل ان جون چار، باقي 25

اچي سفيد ان جون آهن.

(۴) ڪڇي ۽ تيار پٽ جو في اسر (Assor) شڪارپور جي 1/4

90 روپي ۾ ملندو آهي، شڪارپور جا مذڪوره 1 1/2 90 روپي

ڪمپنيءَ جي 88 1/2 نون سڪن جي تور برابر آهن. ٻنهي قسمن جي

پئسي جي مٿا سٺا هن ريت آهي ته ڪمپني جا 3/4 94 روپي

شڪارپور جي 100 روپي جي برابر آهن، يعني ڪمپني جو روپي

شڪارپور جي روپي کان 5 1/4% ملهه ۾ وڌيڪ آهي.

(۵) سر اليگزينڊر برنس - شڪارپور واري رستي بابت رپورٽ.

(۶) سنڌ جي ڏيساوري واپار جو ياداشتنامو سال 1856-57 ڏسو

ضميمو الف

(۷) لئنگ ائڊ ڪمپنيءَ جو ساليانو سرڪيولر - سال، 1656

(۸) لنڊن ٿي لاهور يا قرات، سنڌ ائڊ پنجاب ريلوي، انگلش مين

ولسن. راييل ايڪسچينج

(۹) دي بامي ٽيليگراف ائڊ ڪورير - آڪٽوبر 1856

(۱۰) پنجاب جي انتظام لاءِ ترتيب ڏنل رپورٽ سال 1854 کان

1856 تائين فقرو 194

باب چوڏهون

(۱) لئنگ ائڊ ڪيپسبل ساليانو سرڪيولر 1856

(۲) هن هندستاني اخبار جو ٿورا ٿو آهيان، جنهن تان مون مٿيون

فقرو ڪڍي ڪتاب ۾ شامل ڪيو آهي.

(۳) ڏسو ضميمو الف

(۴) گذريل سال (1855-56) تمام گهڻي سهانگي هئي ان سال موسم خشڪ هئي، تنهن ڪري فصل لاءِ سٺي ڪانه هئي. پر اڳين سالن جو اناج اچي مارڪيٽ پهتو هو جيڪو تمام گهڻو هو. ان ڪري مهانگائي ڪانه ٿي.

(۵) پنجاب جي انتظام تي تيار ٿيل رپورٽ (سال 1854 کان 1856 تائين).

باب پنڊرهون

(۱) ڊاڪٽر گيراد، ميڊيڪل بورڊ بامبي جي سيڪريٽري ڏانهن لکيل هڪ خط ۾ پنهنجي خيالن جو اظهار هن ريت ڪيو آهي.

ميڊيڪل ڪاليج ممبئي
12 نومبر 1847ع
فقره نمبر 16

توهان جي خط نمبر 1475 سال 1847ع ناتي سان، جنهن سان گڏ سنڌوءَ جي ڪوري ڦاٽ پيرسان ملندڙ لوڻ جي جنس به رواني ڪئي وئي آهي، گذارش ڪجي ٿي ته مون هن لوڻ جو نهايت ڌيان سان تجزيو ڪيو آهي ۽ هن نتيجي تي پهتو آهيان ته هي لوڻ نهايت خالص آهي. منجهس پرومائيڊ، آيو ڊائيڊ ۽ لوهم جي ملاوٽ ڪانه آهي ۽ ٻين لوڻن جي پيٽ ۾ مڱنيشم ۽ لائيمر سلميٽ جا ٿورڙا جزا منجهنس موجود آهن.

ڊاڪٽر گيراد

ممبئي جي ميڊيڪل بورڊ سنڌ جي لوڻ بابت بمبئي سرڪار ڏانهن هن ريت رپورٽ موڪلي:

فقرو 17

مان هيءُ خط ميڊيڪل بورڊ جي هدايتن موجب روانو ڪري رهيو آهيان، جيڪو اڳئين مهيني جي 28 - تاريخ واري اوهان جي موڪليل خط نمبر 4065 جي جواب ۾ موڪليو وڃي ٿو. جناب گورنر ان ڪائونسل جي معلومات واسطي عرض آهي ته سنڌوءَ ڪناري سان ملندڙ

لوڻ جو تجزيو ڪيمسٽري جي پروفيسر ۽ اسسٽنٽ سرجن ڊاڪٽر
گيراد ڪيو آهي. تجزيي مان پتو پيو آهي، ته هي اهڙو خالص لوڻ آهي
جنهن جهڙو هن کان اڳ هن بورڊ ڏٺو ئي ڪونه آهي. تجزيي جي
ريپورٽ هيٺ ڏجي ٿي.

جي. اسڪاٽ

(۲) پنجاب جي انتظام بابت رپورٽ (سال 1854 کان
1856 تائين)

(۲) برنس جي تصنيف ٽريولس ان ٿ بخارا جلد 2 ص 400

(۴) لنڊن کان لاهور يا فرات، سنڌ انڊ پنجاب ريلوي.

انگلش مئن، ولسن، راييل ايڪسچينج

باب سورھون

(۱) اتر هندستان ۽ هماليہ بابت اھم معلومات، مون هندستان جي
مختلف اخبارن تان ڪٺي آھي خاص طور ”لاهور ڪرائيڪل“ جو ٿورائتو
آھيان. ڪتاب جو ھي باب، فراھر ڪيل، سندن مواد کان سواءِ لکي
ڪونه سگھان ھا.

(۲) ٽيليگراف جي ايجاد ٿيڻ کان پوءِ اطلاع پهچائڻ جي هن
طريقي هندستان جي معاملي ۾ نهايت اهم ڪردار ادا ڪيو آهي، جنهن
جو ڪو مثال بيان ڪري ڪونه ٿو سگهجي. هن سائنسي وسيلي کان
سواءِ هندستان جي ڪمانڊر - ان - چيف جو پنهنجي پوري اڌ فوج کان
رابطو ڪٽجي وڃي ٿو. جيڪڏهن هن کي ڪمانڊر - ان - چيف جو
ساڄو هٿ چڱجي ته ڪو وڌاءِ ڪونه ٿيندو. هن طريقه ڪار وسيلي
پنهنجي پيادل فوج ۽ توپخاني کي اڳتي وڌڻ جون هدايتون ۽ حڪم
ڏيندو آهي ۽ گهوڙيسوار دستن جي چرپر کان چڱيءَ ريت واقف هوندو
آهي. فوجي ڪارواين ۽ ڪاميابين کان کيس باخبر رکيو وڃي ٿو.

هن طريقي وسيلي کيس اهو پتو پوندو آهي ته مورچہ بند فوج جو
نقشو ڪهڙو آهي. کيس ٽيليگراف وسيلي گورنر جنرل ۽ ٻين لاڳاپيل
اعليٰ عملدارن سان تعلق رکڻو پوي ٿو. ڏيهي ماڻهن طرفان هلايل افواهن

جي ڪوڙ ۽ سچ کي هن جي اطلاع وسيلي پرکي سگهجي ٿو. هن رابطي مان کيس پنهنجي ڪمزور پاسي جو جلديءَ ۾ اطلاع ملي ويندو. کيس اها خبر به ترٿ پئجي ويندي ته دشمن فوج جو ڪهڙي طرف کان وڌيڪ زور آهي. هن ايجاد کان پوءِ ڪنهن پيغام نٿي ۽ آئڻ واري عملي جي ضرورت نه رهي ۽ پيغام به گهربل ڌرين کي اڪ چنپ ۾ پهچي رهيو آهي. هن طريقي جي اهميت تمام گهڻي آهي. ٽيليگراف جي نصب ڪرڻ ۾ به دليري درڪار هئي. جن ماڻهن ٽيليگراف جي منصوبي تي ڪم ڪيو يا جن ماڻهن جي حڪم سان اهو منصوبو عملي طور ڪامياب ٿيو، سي همت وارا ۽ بهادر ماڻهو آهن. انهن هلندي جنگ ۾ دشمن ملڪ جي علائقن منجهان ۽ بندوق جي زور تي ٽيليگراف جون تارون وڇايون. ڪمانڊر - ان - چيف ٽيليگراف جي هڪ کان ٻئي ٿئي تائين پنهنجي توبخاني سان گڏ موجود هو. هو ٻن لاءِ ٻه ڪٿي ٽڪي ڪونه ويٺو ۽ سارو وقت هل هلاڻ ۾ رهيو. ٽئين ۽ تارن لڳي وڃڻ کان پوءِ هن جو ماڻ وهڻ مشڪل هو. هيڊ - ڪوارٽر ڪري هڪ جائو وهڻ کيس چڻ کائڻ ٿي لڳو. ٽيليگراف مڪمل ٿيڻ کان پوءِ هو اله آباد ۾ رهيل گورنر - جنرل، عالم باغ ۾ آئوٽرام ڪلڪتي، مدراس بمبئي ۽ ٻين به دور دراز علائقن سان رابطي ۾ اچي ويو. اهو سارو بنگال انجنيئرن جو ڪارنامو آهي. هن معاملي ۾ ليفٽيننٽ پئٽرڪ اسٽيوئرنٽ سيني کان وڌ ڪيرون لهي ٿو. هن سان سهڪار واسطي ڪٿي ٻيا ماڻهو به آهن، پر هن ساري منصوبي تي هن ڪم ڪيو. مختلف شهرن ۽ علائقن ڏانهن تارون وڇائڻ جو منصوبو جوڙيو ۽ عملي ڪم ڪيو ۽ هڪ جاءِ کان ٻي جاءِ تائين تلڪندو ۽ هلندو وٺيو. هڪ موقعي تي سندس ماڻهن کي دشمن ملڪ جا گهوڙيسوار ڪاهي پيا. ٻئي پيري سندس عملي جي ماڻهن پويان نير مسلح دشمن گهوڙيسوار حملو ڪري آيا. هنن ته پهچي جان بچائي پر سندن تارون وڍجي ٽڪرا ٿيڻ کان بچي ڪونه سگهيو ۽ ٻيو سامان به ناس ڪري ڇڏيائون. وري ٻئي پيري توبون چوڙي بجليءَ جون بيٽريون تباھ ڪري ڇڏيائون. جن گاڏين تي سامان

ڪٿائي موقعي تي پهچايو ٿي ويو، تن کي ڀڄي پورا ٿي ڪيو ويو. پر پوءِ به اهي ٿنڀا ڪپندا رهيا. هڪ کان پوءِ ٻيو. جبلن منجهان، جهنگن منجهان، واهن منجهان، درياهن منجهان ۽ جڏهن توڻن جا گولا ڌماڪن سان وسڪارا ڪرڻ لڳندا آهن، ته ٽيليگراف جون سسٽيون پنهنجي خاموش زبانيءَ سان ٽرڪڻ لڳنديون آهن ۽ پنهنجي مائي ٻوليءَ ۾ ڪجهه ٻولڻ لڳنديون آهن. سر ڪولن ڪيمپبل ڪانپور ۾ ويٺي سر جيمس آئوٽرام سان ڳالهايو ۽ دشمن ڀڄي جنگ جو ميدان خالي ڪري ويو، تنهن کان اڳ جنگ جو نتيجو به معلوم ڪري ورتائين. لکنؤ وڌڻ کان اڳ دشمن کان صفون خالي ٿي چڪيون هيون. هڪ تنبو سندس تنبو ڀرسان هنيو ويو هو. زمين ۾ هڪ اونھون ڌرو ڪٿي پاڻيءَ سان ڀري ڪتل ٿيبي مان هڪ تار آڻي ان پاڻيءَ ۾ ٻوڙي وئي هئي. هڪ چقمق جي مدد سان بئٽريءَ ڪم ڪرڻ شروع ڪيو ۽ هٿ لائڻ سان لوھ انسان جو فرمانبردار ٿي ويو. موسم خشڪ ۽ طبع ۾ به گهڻي گرمي هئي. ان رت ۾ ڌرتي ائين پڇري رهي هئي، جيئن پڪيون سرون ڪوري ۾ ڪامنديون آهن ۽ بجلي جي وهڪري لاءِ انسيوليٽر جو ڪم ڏئي رهي هئي. تار تمام ٿلهي هئي ۽ مٿان ڪنهن به شيءِ سان ڍڪيل ڪانه هئي هڪ ڪهري ٿيبي مٿان ويڙهيل هئي، جيڪو 15 يا 16 فوٽ اوچو هو ۽ هر موسم ۾ ڪم ڪرڻ لائق هو. اسان دلڪشا ۾ موجود ئي هئاسون جو ڌنڌ ۾ ڪيترن ٽئين جي قطار وڌندي اچي اسان وٽ پهتي ۽ هڪ تار دريءَ مان ٽپي اچي هڪ ڊرائنگ روم ۾ ختم ٿي ۽ اها باقاعدي سان ڪم ڪرڻ لڳي هئي. انهيءَ وسيلي گورڪن بابت پڇا ڳاڇا ٿي رهي هئي. فوجي ماڻهن جو احوال پڇي رهيو هو ۽ خيالن جي ڌي وٺ ٿي رهي هئي. سر ڪولن ۽ لارڊ ڪئننگ جي وچ ۾ ڪنهن نڪتي تي بحث مباحثو ٿي رهيو هو ۽ ٻئي پاسي گولين جا ڪٽڪا توڻن جي گولن جا ڌماڪا هئا، جيڪي ان پس منظر ۾ گونجي رهيا هئا. ٽائيمس جو خاص نمائندو جنهن 9 مارچ 1858ع تي لکنو سامهون هي ڪالم لکيو.

اهو ڪيڏو نه بهتر ٿئي ها جو فرات، سنڌ، ۽ پنجاب ريلوي هن

بغاوت جي ڏينهن ۾ مڪمل هجن ها. جڏهن اسان جي فوج اچي لاهور ۾ لهي ها ته باغي علائقن وارا ڏيهي ماڻهو وائڙا ٿي وڃن ها، ان سان گڏ جيڪڏهن ٽيليگراف رٿا به مڪمل هجي ها، سنڌو ۽ ٽيمس جي وچ ۾ تڪڙو رابطو قائم ٿئي ها ته الائي ڇا ٿي چڪو هجي ها.“ لاهور ڪوٺاڪل.

(۲) لنڊن گرانٽس لاءِ ڏسو ضميمو ”پ“

12 پايون = هڪ آنو = $1\frac{1}{2}$ پينس

16 آنا = 1 روپيه = 2 شلنگ

100,000 = هڪ لک = 10,000 پائونڊ

100 لک = هڪ ڪروڙ = 1000000 پائونڊ

80 ٽولا = هڪ سير = پائونڊ

40 ٽولا = هڪ من = 80 پائونڊ

28 من = 2240 = پائونڊ = هڪ ٽن

ضميمو الف

سال 57-1856 لاءِ سنڌ جي ٻاهرين واپار جو ياداشت نامو:

سنڌ جي فتح کان پوءِ ڪسٽمر جي ڊپٽي ڪليڪٽر طرفان واپاري

اوسر بابت ظاهر ڪيل انگ اکر:

(۱) سنڌ جو اڳئين سرڪاري سال 57-1856 سان لاڳاپيل

ڏيساوري واپار گهڻو وڌي وڃڻ ڪري نپارو آهي، جنهن مان ڏسجي ٿو

ته هن علائقي جي تجارت جو مستقبل نهايت روشن آهي.

سرڪاري سامان جي تجارت 1879-1420 روپين جي ٿي آهي،

جيڪا اڳين سالن 1859-12342537 جي ڀيٽ ۾ 15% وڌيڪ

آهي تفصيل هيٺ ڏجن ٿا.

درآمد

روپيه 6647169

واپار

روپيه 209488

مال ۽ خزانو

روپيه 56.657

اڳئين سال جي درآمد 6298434 روپيه
 واڌارو 558523 جيڪو 9% آهي.

برآمد

تجارت 7346406 روپيه

مال خزانو 98816 روپيه

ڪل 7445222 روپيه

اڳئين سال جي برآمد 6044403 روپيه

برآمد جو واڌارو 1400819 جيڪو 22% واڌارو آهي.

(۲) سال 57-1856 جي واپار جي انگن اکرن کي گذريل پنجن

سالن جي واپار جي انگن اکرن سان پيٽائي ڏسبو ته 1379229 روپين

جي درآمد جو واڌارو ٿيو آهي، جيڪو 25% سمجهڻ ڪپي. انهيءَ

عرصي دوران برآمد ۾ 3451014 روپين جو واڌارو ٿيو آهي، جيڪو

88% ۽ ڪل 52% بيهي ٿو.

هيٺ پيٽوار جائزي واسطي ڪي انگ اکر اختصار جي صورت ۾ ڏنا

ويا آهن، جنهن مان سنڌ جي مکيه شين جي درآمد ۽ برآمد، واڌارو ۽

گهٽتائي معلوم ڪري سگهجي ٿي.

1855-56	1856-57	واڌارو	گهٽتائي	واڌارو	گهٽتائي	فيصد
339060	438150	99090	----	29	----	گهوڙا
423881	354655	----	69226	----	16	نير
68944	440552	371608	----	539	----	ميڇ
160675	130949	----	29726	----	19	دوائون
308299	10672	----	297627	----	97	ڪڻڪ
256193	157337	----	98856	----	39	ٻيا اناج
233672	156107	----	77565	----	31	گيه
212004	375472	163468	----	86	----	شورو
591215	837472	246257	----	42	----	جنگلي

33	---	157735	---	318600	476335	سرهنن
72	---	240407	---	91606	332013	بيا بچ
---	8393	---	316413	320174	3761	ڪچو ۽ تيار پٽ
---	41	---	902795	3115903	2213108	ان
---	22	---	2099631	6747649	5619160	ڪل

درآمد

33	---	50421	---	101763	152184	پوشاڪون
1	---	4194	---	447360	451554	سوئي ڪپڙو
						رنگين
2	---	45887	---	2172070	2217957	سادو ڪپڙو
24	---	16436	---	59109	75545	بيون شيون
5	---	11746	---	191481	203227	ڌاڳو
---	45	---	104622	337569	232947	اناڄ
---	45	---	100295	317247	216952	ڪچو ڌاتو
10	---	10572	---	95881	106453	تيار ڌاتو
63	---	91217	---	56577	147794	ڪچو پٽ
30	---	51007	---	85697	136704	پٽ ۽ ان جو
						ڪپڙو
---	59	---	92790	249945	157155	مصالح
24	---	51183	---	164776	215959	ڪنڊ
---	35	---	68657	263247	194590	شراب
30	---	90890	---	209488	340378	مال خزانو
---	96	---	125223	256283	131060	خشڪ ميوو
---	---	---	563462	563462	---	ريلوي جو
						سامان
---	9	---	1055049	5571955	4940459	ڪل جوڙ

سند جا جن ماڳن سان واپاري لاڳاپا آهن تن جا نالا ۽ تن سان
ٿيل ڌيتي لپيءَ جو وچور

نالا	در آمد	برآمد		
1855-56	1856-57	1855-56	1856-57	
روپيه	روپيه	روپيه	روپيه	
5581212	5227429	5374320	6697516	بمبئي
----	----	----	13074	ڪلڪتو
2464	4510	----	----	ڪوڪن
74986	72425	112101	138310	ڪڇ
157800	773835	35139	1446	انگلنڊ
----	----	----	93390	فرانس
4532	10064	----	213	گوا ۽ دمن
57608	141787	11747	15647	گجرات
129322	201954	121485	64597	ڪاٺياواڙ
97632	90388	169154	145933	ملبار
1894	8030	17568	28538	ماريٽس
11065	13328	35895	24062	مڪران
179619	312007	166694	132445	ايراني نار
6298134	6856657	6044403	7355219	ڪل جوڙ

(۵) مٿي ڏيکاريل جدولن ۾ اڳين سالن سان لاڳاپيل سنڌ جو واپار بلڪل اطمینان جوڳو سمجھڻ گھرجي. ڇاڪاڻ ته انهن سالن واري واپار کي 1855-56 جي واپار سان پيٽائي ڏٺو ويو آهي، جيڪو جنگ جو سال هو پر واپاري ڌيتي لپيءَ تمام گھڻي ٿي هئي. نظر ائين ايندو ته گذريل سالن کان هن سال دوران ٿيل ڌيتي لپيءَ 74% وڌيڪ آهي.

(۶) جيڪڏهن واپار ۾ اڳين سالن دوران ڪا ترقي نه ٿي ها ته پوءِ به ان ۾ واڌارو ڪونه ايندو وڃي ها. هن نڪتي کي ڪنهن به

مناسب طريقي سان سمجھي سگھجي ٿو ته هن واپار تي جيڪڏهن غير فطري حالتن ڪو اثر نه ڪيو آهي، ته انهن جي گذري وڃڻ کان پوءِ وڃي پنهنجي سپاويڪ حالتن موجب هلندو رهندو.

(۷) امڪان هن ڳالهه جو به آهي ته روس کي جيڪو تجارتي ۽ زراعتي نقص، نظر کان نقصان پهتو آهي، تنهن مان ٿوري عرصي لاءِ هندستان جي تجارت ۽ زراعت کي ضرور فائدو پهچندو. افغانستان ۾ وڳوڙي صورتحال ۽ ايران جنگ ڪري اهڙو ڪو خاص ابتو اثر به محسوس ڪونه ڪيو ويو آهي ۽ نه وري واپارين کي اهڙين حالتن ڪري ڪو ڊپ ڊاءِ لڳو آهي. پر جيڪڏهن اها صورتحال پيدا نه ٿئي ها، ته گذريل سالن جي واپاري ڏيتي لپتي جا اڃا به گهڻو وڌڻ جا امڪان هئا.

(۸) ڪيترو تجارتي سامان درياهي آڳوڻن وسيلي ڪجي اچي ايراني نار وٽ پهچندو. انهن جنگي حالتن ڪري سنڌو ۽ وسيلي آڳوڻي آمدرفت تي هلندڙ ڪم مهمل ڪيو ويو، تنهنڪري تجارتي آمدرفت ۾ گهڻو خلل پئجي ويو.

(۹) معلوم ٿيندو ته افغانستان سان واپار ۾ ڪا گهٽتائي ڪانه آئي. انهيءَ ملڪ سان ان ۽ مڇت جو واپار وڪر ۾ 902795 روپين ۽ پوئين وڪر ۾ 371608 روپين جي تجارت جو واڌارو آيو آهي. اتان جي واپارين جو چوڻ آهي ته انهيءَ ملڪ جي امن امان ۾ ڪوبه رخنو ڪونه پيو آهي. ٺاهوڪن اڳهن ڪري واپار تمام گهڻو هليو توڙي جو رت به پوئين هئي.

(۱۰) سنڌ ۽ پنجاب ۾ تيلي بچ جي ٻوڪي هيٺ اڳئين جي پيٽ ۾ تمام گهڻي ايراضي انڊي وئي آهي. پر اڳين سالن کان اهي 11% يعني 151936 جي ماليت جيترا گهٽ ٻاهر موڪليا ويا.

(۱۱) ان جو ڪارڻ رڳو اهو هو ته پنجاب جي تيلي بجن جي پوري اپت سنڌو ۽ وسيلي نيڪال ڪانه ٿي سگهي. اڳئين سال پنجاب جي ايلسي ۽ سئيءَ جي سرڪار پاڻ خريدار هئي. پر هن سال ائين ڪونه ٿيو

۽ تنهن ڪري پيداوار کي ڪراچي موڪلڻ جا جتن ڪيا ويا.
(۱۲) شوري جي ڌيتي لپستي ۾ 163468 روپين جو 86% واڌارو ٿيو.

(۱۳) نير، اناج ۽ دوائن جي ڌيتي لپستي ۾ گهڻي لات آئي، نير جي ڌيتي لپستي ۾ لات ان ڪري آئي جو ٻيڙين بدران آگبوت آيا ان ڪري آمدرفت ۾ مونجهارو پيدا ٿي پيو.

(۱۴) روس واري جنگ دوران سنڌ جي بيشمار ڪڻڪ بمبئي وسيلي انگلنڊ رواني ڪئي وئي هئي. جيڪڏهن امن امان هجي ها ته هن واپاري وڪر جو اڃا به گهڻو مقدار انگلنڊ برآمد ڪيو وڃي ها.

(۱۵) سنڌ ۾ پيدا ٿيندڙ مال جي جيئن پيداوار وڌندي وئي ته يورپ جي مارڪيٽ ۾ پهچندي وئي ته برطانيه ۾ تيار مال جي درآمد گهٽجي وئي. جهڙوڪ: سوت، پٽ ۽ اوني ڪپڙي ۾ 131370 روپين ۽ تيار ڌاتوءَ جي مد ۾ 10572 روپين جي لات نظر ايندي. هيءُ انهي ڪري ٿي جو افغانستان ۾ وڳوڙ ڪاهي پيا هئا.

(۱۶) کنڊ جي درآمد ۾ گهٽتائي انهيءَ ڪري ٿي جو سنڌ ۽ پنجاب ۾ کنڊ تيار ٿيڻ لڳي هئي. هن دور ۾ پٽ جي برآمد ۾ گهڻو اضافو آيو. ان زماني بخارا مان تمام گهڻو پٽ آيو ۽ هي وڪر سنڌ مان تمام گهڻو ٻاهر موڪليو ويو. نه ته اڳي سنڌ پاڻ گهرائيندي هئي.

(۱۷) اڳي سنڌ جو لوڻ ڪلڪتي ڏانهن تمام گهڻو ويندو هو. پر ڇا ٿيو جو بمبئي جي آگموئن اوچيو پاڙا وڌائي ڇڏيا. ڇاڪاڻ ته سرڪار مٿن زور رکيو هو ته هو تجارتي سامان ايراني نار ڏانهن کڻي وڃن.

(۱۸) هن دور ۾ نظر ايندو ته برآمد درآمد کان 488565 روپيه يا 7% وڌيڪ آهي. ان جو ڪارڻ اهو آهي ته هن قسم جي ڌيتي لپستي سنڌ ۾ بلڪل نئين هئي.

(۱۹) ڏٺو ويندو ته ٻن سالن جي نهايت مختصر عرصي دوران برآمد وڌي ٻيڻي ٿي وئي آهي، توڙي جو آمدرفت ۾ به ڪو سڌارو واڌارو.

ڪونه آندو ويو هو.

سند ڏانهن ايندڙ تجارتي قافلا ڏکين جابلو رستن ۽ لڪن ڪي لتاڙي مري هجي منزل مقصود تي پهچندا هئا. انهن جبلن ڪي پيچي پروڙي لنگهن جوڳا گس گهڙڻ ڪا ڪا مان ماکي لاهڻ ڪانه هئي. جڏهن اهي رستا سولا ۽ سنهنجا ٿي پوندا، ته سند وسيلي ٿيندڙ تجارت جو ڪو اٿو مٿو ڪونه هوندو.

(۲۰) ريل ۽ رستن جي تعمير ٿيڻ ڪري جهت اثر ته اهو ٿيندو جو ڪاپي جي شين جا اگهه هڪدم چڙهي ويندا ۽ انهن جو هتي ڪاپو وڌائي ڪونه سگهيو.

(۲۱) سند جي تجارت سان لاڳاپيل سنه 48-1847ع کان وٺي رڪارڊ موجود آهي. 1843ع واري سال سند فتح ٿي. ان عرصي کان وٺي 1847ع واري سال تائين پڪ سان ڪجهه به چئي ڪونه ٿو سگهجي ته سند جي حقيقي ڌرتي ڀاڙي ڇا هئي. پر سال 48-1847 کان پوءِ پورو پتو پئجي سگهي ٿو ته ان ساري برآمد جو $\frac{3}{4}$ حصو بمبئيءَ موڪليو ويو آهي. سند جو ايترو برآمدي مال بمبئي ڏانهن وڃڻ سند جي فتح ٿيڻ کان پوءِ شروع ٿيو آهي.

(۲۲) نظر ائين اچي ٿو ته انهيءَ ساڳئي عرصي دوران بمبئي مان ذري گهٽ ساڳئي مقدار جيترو تجارتي مال سند ڏانهن آيو آهي. تجارت سان لاڳاپيل ڪاغذن مان اها ساڳي ڳالهه واضح ٿئي ٿي.

هيٺ ڏنل جدول مان 44-1843ع کان وٺي 57-1856ع تائين سند ۽ بمبئي جي پاڻ ۾ درآمد برآمد ڏسي سگهجي ٿي.

سال	بمبئي کان سند	ايندڙ مال	سند کان بمبئي
1843-44	1391743	187054	بمبئي جي
1844-45	2178388	366464	رڪارڊ
1845-46	3131164	691939	موجب
1846-47	2945550	1388222	
1847-48	2298108	1386113	

بمبئي سان	917519	2774906	1848-49
گڏ گجرات	907656	3587995	1849-50
سان به واپار	1434350	3836765	1850-51
	1676828	4397389	1851-52
	3161112	4818547	1852-53
ڪراچيءَ	3362907	4546422	1853-54
جي	2702680	5176193	1854-55
رڪارڊ	5374320	5581212	1855-56
موجب	6697546	5227429	1856-57

(۲۳) هن جدول مان ائين ڏسڻ ۾ ايندو ته سنڌ 1843-44 دوران بمبئي ڏانهن 187054 روپين جيترو تجارتي مال برآمد ڪيو هو. جڏهن ته درآمد 1391743 روپين جيتري ٿي هئي. مٿي لکت موجب سنڌ بمبئي ڏانهن $\frac{3}{4}$ برآمد ۽ درآمد ڪندي هئي ته ان جي ساري برآمد ۽ درآمد جا انگ اکر هي ٿي سگهن ٿا: برآمد 233817 ۽ درآمد 1739679 روپيه.

(۲۴) ان کان چار سال پوءِ 1847-48 ۾ جڏهن سنڌ جي هر ايندڙ ويندڙ تجارتي مال جي داخلا ٿيڻ لڳي ته معلوم ٿيو ته برآمد 1547308 روپيا يا 562% وڌي چڪي هئي. ان کان پوءِ وري ٻين ٻن سالن دوران اهو ڏسڻ ۾ ايندو ته برآمد گهٽجي وئي آهي. پر ان هوندي به درآمدي شرح کان وڌيڪ نظر اچي ٿي.

(۲۵) 1851-52 واري سال ۾ برآمدِي تجارت ۾ وري ترقي اچي وڃي ٿي، جيڪا 2441228 روپين يا 54% تائين وڌي وڃي ٿي ۽ اها 1847-48 واري برآمدِي تجارت کان گهڻو وڌيڪ آهي. اهڙي ريت درآمدِي تجارت 4892202 روپيا آهي، جيڪا 1847-48 واري درآمد کان 70% وڌيڪ آهي.

(۲۶) ان کان پوءِ واري سال 1852-53 ۾ برآمد تمام گهڻو وڌيل ڏسبي، جيڪا 3763376 روپين جو اضافو ڏيکاري ٿي ۽ اهو 54% ٿئي ٿو. جڏهن ته درآمد ۾ فقط 10% جو واڌارو ڏسبو.

(۲۷) 1853-54 واري سال برآمدی واپار ۾ واڌارو ڏسڻ ۾
 ڪونه ايندو. پر پوءِ به پاڻ جهلي بيٺل ڏسڻ ۾ ايندي. مگر درآمد ۾
 5% لائٽ نظر اچي ٿي.

(۲۹) سنه 1855-56ع ۾ واپار وري اوج تي ڏسجي ٿو. برآمدی
 واپار 6044403 روپيه ۽ درآمدی تجارت جو انگ 6298134 رپيا
 ڏسجي ٿو. اڳئين سال جي حساب سان برآمد ۾ 74% ۽ درآمد ۾ 9%
 جو اضافو ٿيو.

(۳۰) 1856-57 واري سال ۾ تجارت اڃا به وڌيل ڏسجي ٿي.
 هن سال برآمدی تجارت 734522 روپيه يا 22% ۽ درآمدی تجارت
 6856657 رپيا يا 9% وڌيل آهي.

(۳۱) هيٺ ڏنل جدول ۾ حال مطابق برآمد ۽ درآمد جو اندازو
 پيش ڪجي ٿو. جيڪو 1847-48 کان 1856-57 تائين ڏنو
 ويو آهي.

سال	درآمد	برآمد	جوڙ
1847-48	رييا 2878720	رييا 1547308	رييا 4426028
1848-49	رييا 3497157	رييا 1071339	رييا 4568496
1849-50	رييا 4194141	رييا 1143783	رييا 5337924
1850-51	رييا 4258316	رييا 1964618	رييا 6222934
1851-52	رييا 4892202	رييا 2441228	رييا 7333430
1852-53	رييا 5356908	رييا 3763376	رييا 9120284
1853-54	رييا 5087934	رييا 3763107	رييا 8851041
1854-55	رييا 3751967	رييا 3468937	رييا 7220904
1855-56	رييا 6298134	رييا 6044403	رييا 123142537
1856-57	رييا 6856657	رييا 7345222	رييا 14201879

(۳۲) سنڌ جو 1843-44 ۾ برآمدی واپار 233817 روپين جو
 ٿيو هو. سال سنه 1856-57ع دوران 7345222 روپين جو ڏسڻ ۾
 اچي ٿو. جيڪو 3050% وڌيو. جڏهن ته 1843-44 ۾ درآمدی
 تجارت 1391743 روپين جيتري ٿي هئي. جڏهن ته 1856-57 ۾ اها

وڌي وڃي 5227429 رپيا ڏسجي ٿي، جيڪا 247% آهي.

(۲۲) عام طور تي اهو چيو ويندو آهي ته انگريزن سنڌ تي قبضو انهيءَ ڪري ڪيو جو هنن مڪران جي بندر سونميائيءَ وارو واپار چڪي ڪراچي آڻڻ پئي چاهيو. ان بندر معرفت رڳو افغانستان جا پٺاڻ واپاري اُن کڻي اچي بمبئي رواني ڪندا هئا. ان جو ڪارڻ اهو هو ته سنڌ جي اميرن واپار تي وڏو محصول مڙهي ڇڏيو هو. بمبئي ۾ رکيل رڪارڊ مان اسان کي معلوم ٿئي ٿو ته سنه 44-1843 ۾ سونميائي مان فقط 11126 رپين جي بمبئي ڏانهن برآمد ٿي آهي. سنه 1843 کان پوءِ چئن سالن جي سراسري برآمد 6917 بيهي ٿي. هن وقت سونميائي سان گڏ مڪران جي سڀني بندرن جي بمبئي ڏانهن ڪل برآمد 322572 روپيا ۽ درآمد 136539 روپيا آهي. ائين چوڻ غلط آهي ته سونميائي جي واپار کي ڦيرائي سنڌ ڏانهن پر خود سنڌ جي واپار کي ترقي ڏياري وڌايو ويو آهي.

(۲۳) هندستان ۾ ڪي اهڙيون حالتون به آهن، جيڪي واپار جي اسرڻ ۽ اڀرڻ جي ڏس ۾ هاجيڪار آهن، اهي طبعي ۽ اخلاقي آهن. ڪڏهن وري ڇا ٿيندو آهي جو ڪاٻي جي شيءِ جي طلب ڪري اگهه ڇڙهي ويندو آهي ۽ برآمد ۾ واڌارو اچي ويندو آهي.

(۲۵) ٻه اهڙا دور نظر اچن ٿا، جن جون حالتون مختلف ۽ اثر ساڳيا آهن ۽ انهن دوران سنڌ جو برآمدي واپار نه رڳو منفرد رهيو آهي پر تمام گهڻو وڌيو آهي.

(۲۶) سنه 53-1852 دوران اهو ڏسڻ ۾ ايندو ته سنڌ جي پنهنجي بازارين ۾ ڪنهن خاص ڪاٻي جي شيءِ جي طلب نظر ڪانه ايندي. پر سنه 52-1851 ۾ سندس برآمد 2441228 روپيا آهي، جيڪا سنه 53-1852 ۾ هڪدم ٻڌو ٽپ ڏئي 3763376 رپيا وڃي بيٺي جيڪا پهرينءَ برآمد جو 54% آهي.

(۲۷) هڪ سال اندر برآمد جو ايترو وڌڻ هڪ اچرج جهڙي ڳالهه آهي. ان جو امڪان اهو آهي ته واپارين کي پاڙن ۾ ڪميءَ جي آس هئي

۽ بالا اختياري وارن به اهڙو اعلان ڪيو هو. اهڙي قسم جي همت افزائي هو لهڻن ٿا ۽ جيڪڏهن سرڪار هنن سان اهڙيون رعايتون ڪري ته واپار کي هڪ وڏي هٿي ملي سگهي ٿي. اهڙيءَ ريت ساري برآمد اچي ڪراچي بندر کان برآمد ٿيندي ۽ برطانيه جي تيار مال بدلي مال واري مٿا سٽا به ٿي سگهي ٿي. افغانستان جي واپارين سنڌ جي بازارين ۾ پنهنجو مال ڪپائڻ جي مرضي ڏيکاري آهي. شايد انهيءَ مان کين گهڻو منافعو ملي ٿو. جڏهن برطانيه جو تيار مال هتي اچي لٿو ته ان کي جنهن وڏي منافعي جي توقع هئي، سو ڪونه رهيو. تنهن ڪري انهن کي پنهنجي مال جي نيڪالي لاءِ بمبئي وڃڻو پيو. وڌيڪ سفر ڪري سندن مال تي وڌيڪ لاڳت آئي، قيمت به وڌي وئي، تنهن ڪري کين منافعو گهٽ ٿيو.

(۲۸) پاڙي ۾ رعايت جي اعلان، برآمد جي ڏس ۾ ڪا خاص چڪ پيدا ڪانه ڪئي. ان جو ڪارڻ اهو هو ته بمبئي جا واپاري ڪجهه پئتي پيل هئا. سندن تجارتي ڪاميابي ايندڙ ڪجهه سالن جي برآمد تي مدار تي رکيو، جيترو وڃي کين تجربو ٿئي. توڙي جو هو اڳتي ڪونه وڌيا هئا، پر پوئتي به ڪونه پيا هئا، بس اڳئين برآمد ۽ درآمد کي برقرار رکيون آيا. هنن لاءِ ٽيون سال ڪجهه ڳورو ثابت ٿيو ۽ سال 55-1854 ۾ برآمد 3763107 مان گهٽجي 3468937 روپين تي وڃي بيٺي. سنه 50-1849 کان پوءِ پهريون سال هو، جنهن ۾ سالياني تجارتي ترقي نظر ڪانه ٿي اچي. ان جي گهٽتائيءَ جا ظاهري ڪارڻ ته اسان کي ڏسڻ ۾ ڪونه ٿا اچن ته ڪهڙا هئا.

(۲۹) روس واري جنگ ڪري واپار ۾ گهڻي اوسر ۽ واڌ آئي. سنه 55-1854 ۾ برآمدي واپار هڪدم ٿيو ڏئي وڃي گهڻو مٿي بيٺي ٿو ۽ سنه 56-1855 ۾ 6044403 روپين تي بيٺي ٿو، جيڪو 74% آهي. ٻئي سال اهو اڃا به وڌي 7345222 روپين تي دنگ ڪري ٿو جيڪا اڳئين سال جي برآمد کان 22% واڌ آهي.

(۴۰) هتي اهو نظر ايندو ته سنڌ جو برآمدي واپار سنه 55-1854

دوران 3468937 روپيه ۽ 1856-57 ۾ 7345222 ٿي ويو. اها
اچرج جهڙي اوسر نظر اچي ٿي، جيڪا 112% آهي ۽ اها هر هڪ
سال لاءِ 56% ٿئي ٿي.

(۴۱) سنڌ ملڪ سنه 1843ع ۾ انگريز شاهيءَ سان شامل ٿيو.
ان زماني ۾ سندس واپاري ڌيتي لپي 233817 روپين جي ماليت جيتري
ٿي هئي ان دور ۾ بمبئي علائقي جي تجارتي ڌيتي لپي 117454884 روپيه
هئي. ٻارهن سالن کانپوءِ سنه 56-1855ع ۾ اها وڌي 155648229 روپيه ٿي.
يعني تيرهن سالن ۾ 38013345 روپيه جو واڌارو ٿيو جيڪو 33% آهي.
(۴۲) ان دور ۾ سنڌ جو واپار 11369041 روپين جو ٿيو،
جيڪو 575% شرح سان وڌيو.

(۴۳) مٿي بيان ٿي چڪو آهي ته سنڌ جي تجارتي مال جو 3/4
حصو بمبئي وسيلي برآمد ٿيندو آهي، ته ان حساب سان سنڌ جو 119
لکن روپين يا سوا ملين اسٽرلنگ پائونڊ بمبئي جي برآمدي تجارت مان
ڪٽيا وڃن ته بمبئي جي برآمدي 33% شرح وڃي 23% بيهندي.
سنڌ جي برآمدي تجارت جا اهي انگ اکر 56-1855 سان واسطو رکڻ
ٿا. پر بمبئي جي برآمدي تجارت سان لاڳاپيل ڪاغذ اڃا ڪونه پهتا
آهن، مگر ٿلهي ليکي وڃي 23% بيهندو.

(۴۴) سنڌ جي واپاري ڌيتي لپي ۾ هزارن ڏکيائين هوندي به فتح
واري دور کان وٺي 575% تائين وڌندي رهي آهي. جڏهن ته بمبئي جي
تجارت ملڪ اندر سڌارن ۽ سهوليتن هوندي به ان دور ۾ ايتري ترقي
ڪري ڪانه سگهي آهي. ان جي مجموعي ترقي 33% آهي، جنهن ۾
سنڌ جي تجارتي مال جي برآمد به شامل سمجهڻ کپي.

(۴۵) گذريل سالن ۾ پٽ جو واپار به سنڌ وسيلي ٿيندو هو،
جيڪو شروعات ۾ 3761 روپيه جو برآمد ٿيو ۽ آخر ۾ وڌي
316413 روپيه ٿي پهتو. ان حساب سان 90% واڌ ڏسجي ٿي. هي
نئين قسم جو آمدني جو وسيلو آهي، جنهن جو ڪو وهم گمان ئي
ڪونه هو. بخارا جو تجارتي مال جيڪڏهن هڪ ڀيرو سنڌوءَ وسيلي

ڪراچيءَ کان ٻاهر موڪليو ويو ته پوءِ هميشه اتي ايندو رهندو. هن قسم جي تجارت هتي پير ڪوڙيا ۽ حڪومت جو به ان کي سهڪار ملندو رهيو ته پوءِ ان جي وڌڻ جا امڪان تمام گهڻا آهن. ان جو عي مثالي وٺو ته اهو وڪر پنج سال اڳ 757162 روپين جي ماليت جيترو ٻاهر ويندو هو، جيڪو هاڻي 3115903 روپين جي ماليت جيترو ٻاهر وڃڻ لڳو آهي. ان ۾ 312% واڌ نظر ايندي.

(۴۶) ٻي اپٽ جي واڌ جو حال به ساڳيو نظر اچي ٿو. پنج سال اڳ 149029 روپين جيترا تيلي بچ ٻاهر موڪليا ويندا هئا. پر هاڻي اهي 1247827 روپين جا برآمد ڪيا ٿا وڃن. اهڙيءَ ريت ان جنس جي برآمدي واڌ 737% بيهي ٿي. ڪجهه وقت کان وٺي پنجاب جا تيلي بچ به سنڌ وسيلي اچي ڪراچيءَ کان ٻاهر موڪليا وڃن ٿا، تنهن ڪري اها برآمدي رقم ٻيڻي ٿي پئي آهي. چيو وڃي ٿو ته 24000 ايڪڙ ايراضيءَ تي السِي جي پوک ڪئي وڃي ٿي.

(۴۷) ڪنهن به سهوليت جو واڌارو ته ڪونه ٿيو آهي، پر رهندو ڏکيائين جي انگ ۾ اضافو ٿيو آهي. پر ڏسڻ ۾ ائين اچي ٿو ته تجارت سنڌ ۾ ڄڻ پاڙون پختيون ڪري رهي آهي ۽ ايترو ته جلدي اوسر ڪري رهي آهي جو ڏسي اچرج وٺيو وڃي. هن وقت اتر - اولهه وارن علائقن ۽ بنگال جون حالتون وڳوڙي آهن، تنهن ڪري واپاري سنڌوءَ جي ڀر ۾ رستي کي وڌيڪ ترجيح ڏئي رهيا آهن. واپار جا اڳيان رستا بند ٿي رهيا آهن ۽ نوان کلي رهيا آهن. جيڪڏهن نون رستن ۾ سهوليتون ۽ سهنجايون موجود هونديون ته ماڻهو ان کي سولو ڪونه ڇڏيندا. پر پراڻا تجارتي گس پنڌ ڇڏڻ ڏاڍو ڏکيو هوندو آهي.

(۴۸) سرهاڻي جي ڳالهه اها آهي ته ڪراچيءَ جي تجارتي مرڪز هاڻي واپارين کي پاڻ ڏانهن ڇڪڻ شروع ڪيو آهي. هاڻي ڪراچيءَ ۾ بن نهايت اهم ۽ ذميوار فرمن پنهنجا مرڪز کولي ڪم ڪرڻ شروع ڪري ڏنو آهي.

(۴۹) انهن مان هڪ فرم سنڌ جي پيدا ٿيندڙ ڪچي مال ڏانهن

ڌيان ڏيڻ شروع ڪيو آهي ۽ ان، قلمي شعور ۽ سڱ خريد ڪرڻ شروع ڪيا اٿائين. اڳي اهي ميٽري چونڊي گڏ ڪري صاف ڪري ڪراچيءَ کان بمبئي موڪليا ويندا هئا، جيڪي پوءِ انگلنڊ روانا ٿيندا هئا. پر هاڻي اهي هتان ڪراچي کان سڌو انگلنڊ موڪليا ويندا آهن. ”سامويل باڊنگٽن ڪمپني“ ان سان هر قسم جو مال هتان کڻندي آهي. ان جون هتي ڳنڍڻيون بنايون وينديون آهن ۽ ڳنڍڻن ٺاهڻ جا اسڪريو واروڪ ڪمپني جا جوڙيل آهن، جيڪي هتي ڪم آندا وڃن ٿا. ان ڪراچيءَ ۾ واپاري ڳنڍڻيون ٻڌي هتان ئي سڌو انگلنڊ موڪليندا آهن، جيڪا بمبئي کان 15% سهانگي پلٽي پوي ٿي. هتي ڪمڀڻ جو پورهيو به سهانگو آهي.

(۵۰) هتي ڪم ڪندڙ فرمون پنهنجي تجارت جي روشن مستقبل کان پوريءَ ريت مطمئن آهن. ٻين ڳالهين سان گڏ سندن ڌيان شعوري کي صاف ڪرڻ واري ڌنڌي ڏانهن ڇڪايو پيو وڃي. هي واپاري وڪر سنڌ ۾ تمام گهڻو اڀايو ويندو آهي. انگلنڊ جو هڪ دولتمند ماڻهو به هتي گهرايو ويو آهي، جيڪو نير ٺاهڻ جو ماهر آهي. هن ماڻهو ناتي سنڌ ۾ نير جي هڪ سٺي جنس تيار ڪري وٺي. ڇاڪاڻ جو بنگال جي آبهو سنڌ جي ڀيٽ ۾ گهميل آهي.

(۵۱) ڪڇ جو علائقو سنڌ سان ڌنڌي آهي، جيڪو ڪپهه ۽ ان برآمد ڪندو آهي. هن اڳئين سال پنهنجي برآمد بمبئي وسيلي رواني ڪئي، جيڪا بمبئي جي برآمد جو 1/6 هئي. ڪراچيءَ جو بندر هن علائقي جي ڀرسان آهي ۽ فطري طور سندس ايت به ڪراچي وسيلي برآمد ٿيندي.

(۵۲) ڳنڍڻ ٻڌڻ جي مقصد سان هيڊرالڪ پريسون انگلنڊ مان گهرايون ويون آهن. تنهن ڪري هاڻي اسان کي ڪراچيءَ ۾ ئي ڳنڍڻ ٻڌڻ جي سهوليت ميسر آهي. انهيءَ سولائيءَ ڪري ڪراچيءَ کان سڌو برآمد ڪري سگهجي ٿو.

(۵۳) 8000 پائونڊ جي ماليت جيترو ڪپڙو مانچيسٽر مان هتي

پهتو آهي. پر جيڪڏهن اهو ساڳيو ڪپڙو فقط هڪ مهينو اڳ هتي پهچي ها، ته جلدي ۾ وڪرو ٿي وڃي ها، مگر اهڙي سٺي موسم گذري وئي. جيڪو ماڻهو هي ڪپڙو درآمد ڪندو آهي، تنهن کي وڏي منافع جو پورو ويسام هوندو آهي. سندس چوڻ آهي ته هو مانچيسٽر کان بمبئي بدران سڌو ڪراچي ڪپڙو گهرائيندو ۽ افغانستان کي نهايت سستي اگهه ۾ ڏيندو. هاڻي به هن ٻنهي ڌرين کي اهو ڪپڙو ڏاڍي مناسب اگهه ۾ ڏنو آهي.

(۵۴) ڪراچيءَ جي مارڪيٽ جو روشن مستقبل ڏسي واپاري تمام گهڻو خوش آهن. پٺاڻ چوندا آهن ته ”اسان سال ۾ فقط هڪ ڀيرو ڪراچي ايندا آهيون ۽ آئندڙ اسان به ٽي ڀيرا اينداسون، پر اسان کي برف روڪي بيهاري ڇڏي ٿي.“

(۵۵) ڪراچي بندر تان به جهاز مارسليز ۽ ٻه جهاز ماريٽس لاءِ پرڃي روانا ٿي چڪا آهن. هڪ سڌو لنڊن ۽ ٻورين لاءِ پرڃي روانو ٿي ويو آهي. جهاز هاڻي سڌا هتان پرڃي روانا ٿيندا آهن. پهرين جهازن ۾ مختلف قسم جو سامان لڏيو ويو هو، جڏهن ته پوين ۾ ڪڻڪ، گيهه، ٻيو اناج، داليون، تيل ۽ لوڻيل مڇي موڪلي وئي هئي.

(۵۶) ڪڏهن اهو ڏينهن ٿيندو، جڏهن ڪراچي اهم تجارتي مرڪز بڻجي ويندو ۽ جن ماڻهن هن موضوع تي سوچيو ويچارو هوندو، تن کي ته ڪنهن به قسم جو شڪ ڪونه هوندو. ڪراچي جي مارڪيٽ ڏانهن واپارين جو ڌيان ڇڪائڻ واسطي پاڙن ۾ ڪميءَ جو اعلان ڪيو ويو ته برآمد هڪدم 54% وڌي وئي. گذريل سالن ۾ ڪيترن واپاري وڪرن جي اگهن ۾ به واڌارو ٿيو، ان ڪري به تجارت ۾ ٻيڻ ٿي واڌارو ٿيو آهي.

(۵۷) ڪراچي بندر تان تجارتي مال جي واپرائيندڙ ملڪن ڏانهن سڌي برآمد ڪئي وڃي، پوءِ ڏسندا ته سنڌوءَ جي ڪنارن سان آباد ملڪن ۾ آمدنيءَ جي وسيلن ۾ ڪيتري نه ترقي ٿئي ٿي. ائين سمجهو ته هاڻي اتي ترقي جي باڪ ڦٽي چڪي آهي.

(۵۸) اهو پڻ چيو ويندو آهي، ته روس واري جنگ، هندستان جي تجارت کي ڇڻ نئين زندگي ڏني. هن ۾ ڪنهن شڪ شڪسبهي جي گنجائش ڪانه آهي ته سنڌ جي تجارت کي هن جنگ مان گهڻو فائدو ٿيو آهي. ان ڪري فطري، مستقل ۽ مثبت قسم جا اثر ظاهر ٿي رهيا آهن، جيڪي اڃا به وڌيڪ پاڙون پختيون ڪندا ۽ ڦرندا ڦولندا وڌيڪ وسيع ٿيندا ترقي ڪندا. هي ڪنهن عارضي سهاري کان وڌيڪ هڪ مستقل نموني جو آڌار ۽ ڏيڏ آهي.

(۵۹) بنيادي شيءِ اها آهي ته سنڌ جي تجارت آزاد ۽ ڪنهن به اثر کان آجي هجي. اهو مقصد هن ريت حاصل ڪري سگهجي ٿو ته اها تجارت انگريزن جي هٿ هجي. سرندي وارا انگريز معدنيات جي کوٽڻ ۽ پوکيءَ راهي ۾ ڏوڪڙ پئسي جي سيرپ ڪن ۽ سنڌ جي ايت کي سڌو سئون يورپ روانو ڪن. ان جو جلد اثر اهو ٿيندو، جو سيرپ ڪرڻ واري کي ڪجهه مهانگي پلڻ پوندي. نتيجي طور واپرائيندڙ کي به مهانگي ملندي. هڪ ڪاٿي موجب ان جو اگهه 17% وڌي ويندو. اهو عملي طور ڪري ڏنو به ويو آهي. ان جو اڪيلو ڪارڻ اهو آهي ته مڙ ڪوره ايت ڪراچي کان بمبئي ۽ اتان يورپ رواني ڪئي وڃي ٿي. پر جيڪڏهن اها ساڳي ايت ڪراچي کان سڌو يورپ موڪلي وڃي ته ان مهانگائيءَ کي پنجن اچي سگهي ٿو. واپارين جو به اهو چوڻ آهي ته هو بمبئي کان ڪراچي ۾ وڌيڪ تازيون سستيون ۽ سٺيون شيون وڪڻي ۽ واپاري سگهن ٿا. تنهن ڪري امڪان آهي ته اهي واپاري بمبئي وارو مارڪيٽ ماڳهن ڇڏي ڏين.

(۶۰) موجوده دور ۾ سنڌ جي تجارت ڏيڍ ملين اسٽرلنگ پائونڊن جي ماليت جيتري انگ کي وڃي پهتي آهي. سرڪاري سامان جي آمدرفت ان کان علاوه آهي. جيڪڏهن ايندڙ چئن سالن ۾ ان جي واڌ جو في سيڪڙو گذريل ٻن سالن جي واڌ جي في سيڪڙي جي برابر ٿيو ته سنه 1860ع ڌار ان اها نه فقط وڌي ٽن ملين اسٽرلنگ پائونڊن تي وڃي پهچندي پر اڃا وڌي ويندي. پوءِ ڪافي حالتون ڪيڏيون ڏکيون ڇونه

هجن. اها رقم بمبئي جي تجارتي ڌپتي لپتي واري رقم. 3,13,27682 جو 3/10 حصو آهي، جيڪا سنڌ مان بمبئي درآمد ٿئي ٿي ۽ پوءِ بمبئي کان برآمد ڪئي وڃي ٿي. سا ان مان ڪٽڻ کپي، ڇاڪاڻ ته بمبئي جي اها ڪوڙي برآمد آهي جيڪا حقيقي طور سنڌ سان واسطو رکي ٿي. پر حيرت جي ڳالهه اها آهي ته سنڌ کي اهڙي ڪابه ڪوڙي برآمد آهي ئي ڪانه، جنهن جي گهٽجي وڃڻ جو ڊپ ڊاءُ هجي. جڏهن وري سنڌ ۽ پنجاب مان ريل جي اڏاوت مڪمل ٿي وئي ۽ طاقتور آگبوتن وسيلي درياھي آمدرفت هن سان ڳنڍجي وئي، ان سان گڏ بندر کي سڌاري وڌائي وڌڻ جهازن جي بيهڻ لائق بنايو ويو ۽ واپارين کي آمدرفت ۾ محصول جي چوٽ ڏني وئي ته ڪراچي هڪ ڏينهن انگريز شهنشاهيءَ جو هڪ نهايت اهم تجارتي مرڪز بڻجي ويندي.

بي. ايم. بالزِيل

ڊپتي ڪليڪٽر ڪسٽمز

ڪراچي ڪسٽم هائوس

9 سيپٽمبر 1857

ضمیمو (ب)

سنڌ ۽ وچ ایشیا سان تجارت

ایست انڊیا ڪمپنيءَ جو بمبئي جي گورنر ڏانهن لکيل هڪ خط.

اسان عزت ماب ڪورٽ جا ڊائريڪٽر سنڌ جي تجارت جي ترقيءَ کي تمام گهڻي اهميت ڏئي رهيا آهيون. ٿوري عرصي جي تجربي مان واضح ٿي چڪو آهي ۽ اسان کي ائين سمجهڻ جا به ڪيترا سبب آهن ته هن ملڪ جي واپار کي ترقي ڏئي ايترو وڌائي سگهيو، جيترو ڪنهن کي وهر گمان به ٿي نه ٿو سگهي. اسان کي اهڙو ويساهه، اوهان جي موڪليل ۽ حاشيه ۾ بيان ڪيل خطن کي پڙهي ٿي ويو آهي.

1853-54

1852-53

اٺن جو بار اندازي مطابق رقم اٺن جو بار اندازي مطابق رقم

1/2 7759 647429 رپيا 11900 924371 رپيا

تجارتِي مال جو وڏو مقدار خراسان، لس ٻيلي ۽ سونمياڻي ۽ ٻين علائقن مان ڪراچي آندو پيو وڃي، جنهن مان پتو پوي ٿو ته بلوچستان ۽ وچ ايشيا جي واپارين ڪراچيءَ جي تجارتِي اهميت کي سمجهي ۽ پروڙي ورتو آهي ته سندن مال هن ماڳ تي پهچڻ سان ڪن پل ۾ واپارجي وڃي ٿو. پر 1854ع واري تجارتِي ميلي ۾ ورتل سندن ڪوششن کي انگريز واپارين طرفان ڪا سٺي موٽ ڪانه ملي آهي، جنهن ڪري هو مجبور ٿي پنهنجو تجارتِي مال بمبئي ڪڍي آيا. اسان سمجهون ٿا ته سندن اها دلڪشي گهڻي ڪوشش کان پوءِ ميساري سگهبي. ٻڌايو وڃي ٿو ته بمبئي جا واپاري ڪراچي ۾ پنهنجون واپاري ايجنسيون قائم ڪرڻ لاءِ تيار ڪونه آهن. هو پنهنجو تجارتِي مال ميلي ۾ به موڪلڻ لاءِ تيار ڪونه آهن. اهو سڀ ڪجهه انهيءَ لاءِ نه ڪري رهيا آهن، جو سنڌ جي تجارتِي ترقيءَ کان سڙن ٿا، پر سندن پيپ پريل آهن ۽ انهيءَ طرف پنهنجي تجارت وڌائڻ ڪونه ٿا چاهن، جتي سهوليتون ڪونه آهن. بمبئي جي فقط ٻن واپارين پنهنجي تجارتِي سامان جي ٻن ننڍين هڙن سان وڃي ان تجارتِي ميلي ۾ شرڪت ڪئي، جيڪو

هيو ته مختلف قسمن جو پر ڏيساوري واپارين جي خريدن جهڙو ڪونه هو. اهي تجارتي مال جي خريد وفروخت بدران ڄڻ ڪا وائٽ لهڻ ويا هجن ته اڳتي هلي ان مان ڪهڙو ڪارج سرندو. سندن پڇا ڳاڇا جو خاص مقصد اهو هو ته سنڌ ۾ ڪهڙو تيلي بچ وڌيڪ حاصل ڪري سگهجي ٿو. سنڌ جي آبهوا ۽ زمين السيءَ جي پوک لاءِ گهڻي مناسب آهي. جيڪڏهن ڪوشش ڪجي ته ٿورن سالن ۾ اهو واپاري وڪر هتان ججهي انداز ۾ ٻاهر موڪلي سگهيو.

سنه 1852ع ۾ مانچيسٽر جي واپارين جو هن نئين اپرندڙ طلب ڏانهن ڌيان ڇڪايو ويو. پر سندن ڪن به ڪونه لڏيو ۽ انهن تيار مال جي سامان جي هڪ ڳنڌڙي به انگلنڊ ڏانهن رواني ڪانه ڪئي. اسان وري به هڪ ڀيرو واپاري ڌرين کي همٿائڻ جي ڪوشش ڪري رهيا آهيون ته وچ ايشيا جي ضرورت کي ڏسي برطانيه جي ڪپڙي ۽ ٻئي مال جي سنڌ جي واپارين ڏانهن معلومات موڪلين. جيڪڏهن سنڌ وسيلي تجارت وڌندي ته ان تجارت جو ڄڻ سڌو واسطو انگلنڊ سان هوندو. هن ملڪ کي هن قسم جي تجارت مان گهٽ منافعو ٿيندو. اسان کي پڪ آهي ته طلب کي رسد پوري پئجي سگهندي. هن تجارت سان لاڳاپيل برطانيه جي واپارين کي وڏين سهوليتن ۽ منافعن جي اميد ڪرڻ گهرجي. هيٺ ڏنل جدول ۾ ڪراچيءَ جي واپار جي روشن مستقبل جو چڱيءَ ريت پتو پئجي سگهي ٿو:

سال	برآمد ڀريا	برآمد ڀريا
1850-51	4254446	1959699 سرڪاري سامان
1851-52	4878105	2432418 ۾ مال خزاني
1852-53	5321862	3758851 کان سواءِ

ڪراچي ڪسٽم جي ڊپٽي ڪليڪٽر سنڌ جي واپار جون عجيب غريب خوبيون ٻڌايون آهن، جنهن مان پتو پوي ٿو ته هتان ٻاهر ويندڙ ان جو انگ اڳين سالن جي پيٽ ۾ 90% وڌيو. اهو واڌارو بنا ڪنهن سبب جي ٿيو آهي. گهڻو ان وڪر جي اضافي جو ڪارڻ تجارتي ميلو

هجي، جنهن مان اها خبر پئي ته ڪراچي وچ ايشيا جي ضرورتن جو پورا ٿو ڪري سگهي ٿي ۽ اتان ايندڙ مال هتان ٻاهر موڪلي سگهجي ٿو ۽ آئنده اهو مال تمام گهڻي انداز ۾ هتي پهچندو رهندو. (۲)

مسٽر بالذيل بندر جي تجارت جي صورتحال جي هڪ پيٽوار چنڊ ڄاڻ پيش ڪئي آهي. جنهن مان پتو پوي ٿو ته تجارتي ميلي جي اعلان واري سال کان ٽن پوين سالن جو برآمدي واپار 1794152 رپيا وڌيو جيڪو 92% ٿئي ٿو. جڏهن ته انهيءَ ساڳئي عرصي دوران درآمد 1076416 رپيا وڌي، جيڪا 25% آهي. هن انگن اکرن مان چٽيءَ ريت معلوم ٿئي ٿو ته تجارتي ميلي واپاري اضافي کي اتساهه ڏنو آهي. ان ڪري بشارت (Bushre) کان گهوڙن جا جهاز پرڄي آيا، مڪران جي سامونڊي ڪناري جي پيداوار به هتي اچي سهڙي. زنجبار ۽ مسقط جا لاک، عاج، ڪچي پٽ ۽ لونگن جا پيڙا به پرڄي اچي ڪراچيءَ جي بندر تي پهتا. هن کان پوءِ هي بندر واپارين جي وڌيڪ انگ کي ڇڪيندو رهندو. ڪيترن واپارين اسان کان خط لکي پڇيو آهي ته ڇا ڪراچي واري تجارتي ميلي جا اثر عارضي هوندا، اسان کين يقين ڏياريون ٿا ته هن قسم جي واپاري ميلي جا اثر نهايت ديرپا ۽ مستقل ثابت ٿيندا. نئين پيدا ٿيندڙ تجارت واسطي هي سهڪار ضروري هو. هن ميلي کي منعقد ڪرڻ جو مکيه مقصد هي آهي ته وچ ايشيا جا واپاري ڪنهن خاص رت ۾ پنهنجو مال کڻي وڃي مال بدلي مال وٺندا هئا. هاڻي اهي پنهنجو سامان ڪراچيءَ ۾ وڪڻي سگهندا، جيڪو کين بمبئي جي پيٽ ۾ وڌيڪ ويجهو ۽ سولو آهي. هن ڪري سندن همت افزائي به ٿي آهي. وڏي ڳالهه ته کين هن بندر لاءِ ڪو اعتراض وغيره به ڪونه آهي. هن بندر جي ويجهي هجڻ ڪري هڪ ٻه وڌيڪ تجارتي چڪر لڳائي سگهندا ته ممڪن ٿي سگهندو. بمبئي بندر سان ڌرتي لپي هجڻ ڪري هن لاءِ ائين ڪرڻ ممڪن ڪونه هو. مسٽر فريئر ڏاڍي سهڻي نموني سان پنهنجن خيالن جو اظهار ڪيو آهي ته ”تجارت وڌائڻ جا ڪيترا طريقا آهن، جن مان هڪ تجارتي ميلو منعقد ڪرڻ ۾ آهي. مختلف

ماڻهن جي ملڻ ۽ تجارتي شين جي مٽا سٽا سان تجارت زندهه رهندي آهي. جيڪڏهن انهن ماڻهن وٽ مٽا سٽا لاءِ واپاري وڪر ڪونه هوندو ته اهڙا ميلا تجارت کي ڪهڙي ترقي ڏياري سگهندا.

رجسٽرن جي داخلا وسيلي ڄاڻ ملي ٿي ته سنڌ ۾ تجارتي ترقي جا وڏا امڪان آهن. هتي تجارت کي پيدا ڪرڻو نه پر همٿائڻ سھاري ۽ سھڪار جي ضرورت آهي. جيڪڏهن اسان ان جي درآمدي واپار کي ڄاڇي ڏسندا سون ته اها جنس سنه 1843ع ۾ قنڌار ۽ قلات مان رڳو 559 رپين جي ماليت جيتري گھرائي وئي هئي. وچ ايشيا جي ماڻهن کي اها ڪل ئي ڪان هئي ته هن وڪر کي ولایت ۾ ڪو اگھ آهي. اڳي اهو مال بدلي مال طور مٽا سٽا ڪندا هئا. 1851ع ڌارن هن قيمتي وڪر جو گھڻو مقدار پهتو، جيڪو 2185 اٺن جي بار جيترو هو، جنهن جي قيمت 254430 رپيا هئي.

جيڪڏهن هن مال جي ڪراچيءَ ۾ پهچ ڏکي ۽ اڌڪي وهڻي هجي ها ته هن جنس سان لاڳاپيل تجارت ايتري تڪڙي اوسر ڪانه ڪري ها. ڪراچي هڪ بهترين بندر آهي ۽ هر موسم ۾ جهاز وڃي سگهندا آهن. سنه 54-1853ع دوران هتي آيل سڀني جهازن جي ڪمانڊرن جو خيال آهي ته هن بندر ۾ 500 کان 1000 ٽن وزن ڪٽڻ وارا پنجويهه کان ٽيهه جهاز هڪ ئي وقت بيھي سگھن ٿا. جيڪڏهن هتي لنگرن هئڻ جو بندوبست رکيو وڃي، ڪاريون صاف هجن ۽ جهازن کي بندر ۾ وٺي ويندڙ ڊريجنگ - مشين به موجود هجي ته هن بندر ۾ اهڙا هڪ سو جهاز بيھي سگھن ٿا. پر ان سان گڏ مال لاهڻ ۽ چاڙهڻ جو مناسب بندوبست، محصول گھٽ ۽ بندر جا چارٽ موجود هئڻ گھرجن. (3) هي بندر پهچڻ ۾ تمام سولو آهي ۽ منجهس جهازن بيهارڻ جي گھڻي گنجائش آهي. هن بندر رستي برطانيه جو تيار مال هر پاسي پڪڙجي سگھي ٿو. جيڪڏهن اهري اهر ماڳ جي سهوليتن، مناعمي ۽ سولي جاگرافيائي بيهڪ بابت گھڻي مشهوري نه ڪبي ته انگريز واپارين جو هن ڏانهن ڌيان ڇڪائي ڪونه سگھبو.

اسان هاڻي هن ڳالهه تي بحث مباحثو ڪنداسون ته هن تجارت کي هتي ڏيڻ واسطي ڇاڇا ڪيو ويو آهي ۽ ڇاڇا ڪرڻ جا منصوبا تيار ڪيا ويا آهن. هن بندر جي سڌارڻ وڌائڻ ۾ گهڻو ڪجهه پئسو ڏوڪڙ خرچ ڪيو ويو آهي. جنهن ۾ مال جي لهڻ ۽ چڙهڻ جو خاص خيال رکيو ويو آهي. ڪناري جا نقشا وغيره ڇپائي پڌرا ڪيا ويا آهن. اڳي جيڪو سنگ ورتو ويندو هو، سو ختم ڪيو ويو آهي. ميجر جئڪب، شڪارپور جي ڪليڪٽر ۽ سندن نائبين آمدرفت وارن رستن کي اڄ وڃ لائق رکڻ واسطي گهڻو ڪجهه پاڻ پتوڙيو آهي. ان ڪري تجارت ۽ تجارت تي رابطو تمام گهڻو وڌي ويو آهي. مسٽر ڀروس پنهنجي خيالن جو هن ريت اظهار ڪيو آهي ته، ”سٺا رستا واپار جي شهه رڳ هوندا آهن. انهن کان سواءِ تجارت ترقي ڪري ڪانه سگهندي، اهو ائين آهي جيئن ماڻهو رت جي شرياني کان سواءِ زندهه رهي. جيڪو ڪجهه به ٿيو آهي، انهيءَ کان ميجر جئڪب مطمئن ڪونه آهي. سندس ويچار آهي ته سرڪار قنڌار تائين هر تجارت تي رستي کي سفر جوڳي بڻائڻ جي ڪوشش ڪري. سندس چوڻ آهي ته قلات جي خان کي سندس ملڪ مان لنگهندڙ سڙڪن جي پرگهور ۽ مسافرن جي تعداد واسطي جيڪو تاڪيد ڪيو ويو آهي، سابه سٺي ڳالهه آهي. پر ان هوندي انهن رستن جو ڪوبه خيال ڪونه ٿو ڪيو وڃي. قلات جو خان برطانيه سرڪار کي راضي رکڻ واسطي اتان لنگهندڙ سڙڪن جي ضرور سار سنڀال لهندو. پر ضرورت هن ڳالهه جي آهي ته اهڙي ڳالهه جو کيس بار بار تاڪيد ڪيو وڃي. ميجر جئڪب جو خيال آهي ته قلات کان وٺي قنڌار تائين سڙڪ نه پر گس ۽ پيچرا آهن ۽ انهن سان تجارت نيٺ ڪهڙي ترقي ڪري سگهندي. ان کان سواءِ انهن ڏنگن ڦڏن پيچرن سان وري ڏاڙيلن جو آزار به ڏاڍو آهي.

گورنر- جنرل ان ڪائونسل جي معرفت قنڌار جي حڪمران کي اهڙي آزار دور ڪرڻ جي گذارش ڪئي.

ڪراچي بندر ويجهو ۽ سنڌوءَ جي چوڙ وٽ سمنڊ ۾ ڪي

بيٽاريون آهن، تنهن لاءِ اسان اوهان کي هدايتون ڪيون هيون ته اهڙو ڪم سنڌ جي ڪمشنر جي حوالي ڪيو وڃي. آگبوتن کي بندر ڏانهن ڇڪڻ وارو آگبوت بمبئي ۾ واندو بيٺو آهي. ان بابت توهان ٻڌايو آهي ته سمنڊ ۾ هاڪارڻ جهڙو ڪونه آهي ۽ اهو فقط بندر تي ڇڪڻ جو ڪم ڏئي سگهي ٿو ۽ ڪراچي جي ڏوراهين بندر ڏانهن روانو ڪري ڪونه ٿو سگهجي. ان ڪري سامان سان ڀريل آگبوتن کي بندر ۾ اندر وٺي وڃڻ واسطي به اهڙا آگبوت سنڌ روانا ڪيا ويا آهن. سنڌ جي ڪمشنر هنن آگبوتن واسطي تاڪيد سان لکيو آهي. تنهن ڪري اسان به انهن آگبوتن کي ترٽ موڪلڻ جي هدايت ڪريون ٿا. (4)

ڪراچيءَ ۾ هڪ مستقل سراءِ تعمير ڪرڻ جي ضرورت آهي. هن مکيه تجارتي رستي سان مختلف منزلن تي ڪن جڳهن جي اڏاوت به لازمي آهي. ڇاڪاڻ ته اهڙين اڏاوتن ڪري تجارتي قافلن ۽ واپاري کي سفر ۾ سهوليت ٿيندي ۽ اها تجارت جي هڪ جائز همت افزائي آهي. ايشيا جي شهنشاهن ۽ حڪمرانن واپارين کي اهڙين سهوليتن ڏيڻ جا مثال قائم ڪيا آهن. اسان کي خوشي ٿي آهي جو اوهان سنڌ جي ڪمشنر جي سفارش کي ضروري سمجهي قبول ڪري ورتو آهي. هن کان سواءِ ٻيون به ڪي ڳالهليون آهن جن جو اڳي به ذڪر ڪيو ويو آهي ۽ انهن کي سنڌ جي واپار وڌائڻ جي مقصد سان منظور ڪيو ويو آهي. يعني اسان جو اشارو ڪراچي کان ڪوٽڙي تائين ريل واري پٽڙي ڏانهن آهي. ريل جو هي رستو سنڌوءَ سان هلندڙ تجارتي آمدرفت کي وڌي هڻي ڏيندو، جنهن جي اڏاوت کان پوءِ پنجاب جي تجارتي مال جي آمدرفت ۾ موجود جيڪا وڌي رندڪ هئي سا دور ٿي ويندي. ۽ سولائي سان سنڌوءَ جي چوڙ تائين جاري رهي سگهندي.

اسان جنهن تجارتي ترقيءَ تي هاڻي ٿيڪا ٿيڻي ڪري رهيا آهيون، ان تي اوهان جو 2- اپريل 1855 وارو موڪليل خط ڪابه معقول روشني وجهي ڪونه سگهيو آهي. ڪراچي ڪسٽم جي ڊپٽي ڪليڪٽر مسٽر ڊالزيل جو بيان هن ريت آهي، ”عام قسم جي واپار جي ڏس ۾

مان هيتري چوڻ جي جرئت ڪري سگهان ٿو ته داخلائون ڪجهه اڻ پوريون آهن، پر تنهن هوندي به علامتون اهڙيون آهن، جو تجارت تمام گهڻي وڌي سگهي ٿي. (5)

هاڻي اسان تي اهو لازمي ٿي پيو آهي ته اسان افغانستان جي مارڪيٽ ۾ طلب وارين شين کان پوري ڄاڻ رکون. برطانيه جي ڪپڙي کي بلڪڪ سي جي ڏکڻ - اوڀر پاسي ٽريبزونڊ (Trebzond) ۾ متعارف ڪرايو ويو آهي. اڳي اهو ڪپ، ايراني نار ۽ بمبئي کان وڪڙ ڪندو اتي پهچندو هو. انگريز واپاري ڪشت ڪشالا ڪري ڪاميابيءَ سان وڃي پنهنجو تجارتي سامان اتي پهچائيندا هئا ۽ ان تجارت جو وچ ايشيا جي ملڪن تي ڏاڍو سٺو اثر ٿيو.

هتي اسان پنجاب ڏانهن ويندڙ تجارتي مال لاءِ پنهنجي راءِ جو اظهار ڪنداسين. اڳي هن تجارت کي ڪجهه ڪونه سمجهيو ويندو هو. پر هاڻي اها وڏي اهميت اختيار ڪري وئي آهي. سندس اهميت کي اسان جي سامهون رکيل سرڪاري دستاويزن ۾ به واضح ڪيو ويو آهي. انگلنڊ ۾ پنجاب جي درآمد افغانستان جي درآمد جيتري نظر ايندي. سنه 1853ع ۾ پنجاب جي 360260 رپيا ۽ افغانستان ۾ 397806 رپيا درآمد ڏسجي ٿي. سامان سان پيريل آڱوٽ سنڌوءَ ۾ هڪاريندي پيا ڏسبا آهن پر اهي ماڻهن جي ضرورت کان تمام ٿورا آهن ۽ هن کان سواءِ آمدرفت جو ڪو ٻيو وسيلو به ڪونه آهي. هن مان وڌيل رابطو ڏٺو وائڻو داخل ٿي ڪونه ڪيو ويو آهي. هن قسم جي ڪوٽ جي پورائي لاءِ خانگي شعبي کي اڳتي آندو وڃي. ان سان گڏ پاڙا ڪرايا به گهٽايا وڃن. جن بابت واپارين جو چوڻ آهي ته گهڻا مهانگا آهن ۽ اهڙيون شڪايتون به ڪيون ويون آهن.

مسٽر ڊالزيل جو بيان وڌيڪ ڪرو ۽ سچو آهي. سندس چوڻ آهي ته اهي ملڪ جيڪي سنڌوءَ جي ويجهو آهن، سي هن ويجهي ڪراچي بندر مان پورو فائدو حاصل ڪندا. پنجاب ۽ سنڌوءَ جي ڪنارن وارن علائقن جي شهرن جا واپاري، گنگا ندي جي ڏنگي ڦڏي رستي واري

سفر کان لهرائي ضرور ڪراچي ڏانهن ويندا. هنن علائقن ۾ رهندڙ يورپي واپارين ته اڳيئي سنڌوءَ وسيلي پنهنجي تجارتي مال جي شروعات ڪري ڏني آهي. هاڻي اسان مٿين علائقن ڏانهن ويندڙ فوجون هن رستي سان روانيون ڪرڻ شروع ڪيون آهن. اهڙيءَ ريت فوجي سامان وغيره به ساڳي رستي وسيلي موڪليو پيو وڃي، جيڪو ورهيارو وڌي رهيو آهي. جيڪڏهن ريل وارو رستو به ٺهي تيار ٿيو ۽ سنڌوءَ وسيلي سڌريل اڳوڻي آمدرفت شروع ٿي وئي ته تجارت به ساڳيو گس ڏئي گذرندي. پنجاب ۾ پيدا ٿيندڙ کاپي جون شيون تمام گهڻيون پيدا ٿينديون آهن. سرڪار طرفان به نهايت ايمانداريءَ سان ڪوششون ٿي رهيون آهن ته اهي انگلنڊ جي مارڪيٽ به ضرور پهچن ڇو ته انهيءَ مان وڏي مناهي جي توقع آهي.

ملتان جي ڪمشنر مسٽر ايجورٽ جو بيان آهي ته ملتان ۾ اهڙيون شيون اڀاريون وينديون آهن، جن جو پنجاب ۽ ڪابل ۾ تمام گهڻو ڪاپو آهي. سندس چوڻ آهي ته سندس انتظام هيٺ رهندڙ علائقي ۾ ڪپهه، کنڊ ۽ نير تمام گهڻو اڀار وڃي ٿو، جن جو زراعت سان واسطو آهي. باقي ان، شورو ۽ ڪاري ڪار غير آباد علائقن مان ملي ٿي. هي اهڙا واپاري وڪر آهن جن کي ٻاهر موڪلي سگهجي ٿو يا انگلينڊ جي مال بدلي مٽا سٽا ڪري سگهجي ٿو. هتي موجود ٻن فردن کيس پوري پڪ ڏياري آهي. هيٺ حاشيه ۾ بيان ڪيل ٽن لکن رپين جو ڪچو مال انهن ڏانهن موڪليو وڃي. ڪراچي جا سرمائيدار هي وڪر وٺجن لاءِ تيار ڪونه آهن تنهن ڪري اهڙو جوکي جو ڪم ڪري ڪونه ٿو سگهجي. (7)

مسٽر ايجورٽ جو خيال آهي ته ڪپهه جو وڏو مقدار سنڌوءَ وسيلي اسان کان هيٺ روانو ڪري سگهجي ٿو. پر اها ايڏي ته خراب آهي جو اڳوڻو ۾ سٺي اڳتي رواني ڪري ڪانه ٿي سگهجي. هن نمائندگيءَ سان اها به گذارش ڪئي آهي ته جيڪڏهن سرڪار وونٽن پوکڻ لاءِ ماڻهن کي همٿائي رهي آهي ته پوءِ ڪپهه جي ڳنڍڻ بڌڻ لاءِ

اسڪريو به ملتان رکيا وڃن. انهيءَ لاءِ ته جيئن ڪجهه کي ڳنڍڻ جي شڪل ۾ هيٺ موڪلي سگهجي. مسٽر فريئر ساڳي گذارش ڪراچيءَ لاءِ ڪئي آهي. تنهن ڪري اسان جو خيال آهي ته ضرورت ۽ اهميت کي نظر ۾ رکندي ٻنهي ماڳن کي اسڪريو ڏنا وڃن. ملتان ۾ اڳي ڪابه اسڪريو پريس موجود ڪانه آهي، اسان جي خواهش آهي ته تجارت جي ترقي واسطي اهي ضروري قدم جلدي ۾ کنيا وڃن. ڪراچيءَ کي به اسڪريو پريس جي ضرورت آهي. ان کي به بنا دير اهڙي پريس مهيا ڪئي وڃي.

مسٽر ڊالزيل آخر ۾ هندستان ۽ وچ ايشيا جي وچ ۾ واپار وڌائڻ ڏانهن اشارو ڏنو آهي. سندس خيال آهي ته ٻنهي ملڪن وچ ۾ اهڙو واپار پنجاب وسيلي هئڻ گهرجي. فرينڊ آف انڊيا نالي هڪ تصنيف ۾ ان جو ذڪر نظر ايندو جيڪو بلڪل صحيح آهي. ڇاڪاڻ ته اهڙيون حقيقتون سرڪاري طور ٿيل داخلا تان ورتل آهن، جيڪي محصول جي اوڳاڙي واسطي درج ڪيون ويون آهن. پر هندستان جو وچ ايشيا سان واپار ٽيهن لکن رپين کان مٿي ڪونه چڙهيو آهي. سندس خيال آهي ته اها تجارت تڄ سمان آهي، ڇاڪاڻ ته ان تجارت کي چوڏس پڪڙجڻ لاءِ وسيع علائقو آهي. ٻئي طرف کان روس جو تيار مال اسان جي حڪمراني وارن علائقن جي سرحدن سان اچي وڪامندو آهي.

مسٽر ڊالزيل جو خيال آهي ته پنجاب جي تجارتي مال جي اڪيلي سر داخلا نه رکي وڃي، پر ان کي سنڌ جي تجارتي مال سان گڏائي داخل ڪيو وڃي. ان کان پوءِ اهڙي داخلا ڏاڍي دلچسپ بڻجي ويندي. انهيءَ سان نه رڳو سنڌ کان پار اسان جي ساري برآمدتي تجارتي ڌڻي لپتي جو مڪمل پتو پئجي ويندو، پر پنجاب جي درآمد سان گڏ اها به خبر پئجي ويندي ته انهيءَ قديم تجارتي رستي سان ڪيترا واپاري پنهنجو ڌنڌو جاري رکيو پيا اچن ۽ انهن مان ڪيترا آهن، جيڪي سنڌوءَ واري رستي کي اهميت ڏئي رهيا آهن. ڇاڪاڻ جو اهو فقط هڪ فطري رستو آهي، پر اتر اولهه هندستان واسطي ڄڻ هڪ شاهي

سڙڪ آهي.

اسان سنڌ جي ڪمشنر مسٽر ايڇ. بي. اي. فريئر جي انتظامي لياقت جي تعريف ڪرڻ کان پاڻ کي روڪي نه ٿا سگهون، جنهنجي سهڪار سان تمام گهڻي تجارتي ترقي ٿي آهي، جنهن تي هاڻي تبصرو ڪري آيا آهيون. سندس اندازا صحيح ۽ جذبا سچا آهن ۽ سنڌ جي ڪامورن هن کان گهڻو اتساه ورتو آهي ۽ هنن به دليون جانيون ساڻس سهڪار ڪيو آهي.

ضميمو (ب)

سونمياڻي جو ماضي ۽ حال

ڪجهه عرصو ٿيندو ته سونمياڻي بابت سچي ۽ ڪري معلومات سرڪاري اخبارن ۾ ڇپي هئي، جنهن ۾ آمريڪا اچي پنهنجو واپاري مرڪز قائم ڪيو هو. اها ڳالهه انگريزن کي ڪانه وڻي هئي. ڇاڪاڻ ته سونمياڻي واري آمريڪي تجارت انگريزي تجارتي مفادن کي سخت ڇيهو رسائي ها. هي بلوچستان جي سامونڊي ڪناري سان هڪ ماڳ ۽ مڇي بندر آهي، پر عام بندر جي نقطه نظر کان هڪ خراب جڳهه آهي جيڪو ڪراچيءَ کان پنجاهه کن ميل اولهه طرف ٿيندو. ان جو ويڪرائي ڦاڪ 24-27 ۽ ڊگهائي ڦاڪ 39-66 آهي. منجهس اڍائي سو ڪچا گهر ۽ هواءِ جي گذر لاءِ مٿان منگهه لڳل اٿس. آدمشماري اٽڪل هڪ هزار ٿيندي. انگريزن هن کي وڏائي پنهنجي گزيٽرن ۾ هڪ شهر لکي ڇڏيو آهي. سونمياڻي ۽ ان جي اوسي پاسي واري علائقي تي ڄام جي حڪومت آهي، جيڪو قلات جي خان جو ڏن ڀرو ۽ انگريزن جو ويساه جوڳو دوست آهي.

سونمياڻي جي واپار بابت هيٺ ڏنل احوال نهايت ڪرو آهي، جنهن تي اکيون ٻوٽي اعتبار ڪري سگهجي ٿو. هتي ماڳ بابت معلومات ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي نهايت محنتي ۽ ايماندار ۽ ڪراچيءَ جي ڊپٽي ڪليڪٽر مسٽر مئڪمرڊو پاڻ اتي وڃي هت ڪئي هئي جيڪو ويچارو، ايسٽ انڊيا ڪمپني سرڪار ۾ ضم ٿيڻ کان اڳ ڀرلوڪ پڌاري ويو.

جڏهن انگريزن اچي ڪراچيءَ تي قبضو ڪيو تنهن کان پوءِ سونميائي جي اهميت ختم ٿيڻ شروع ٿي هئي. سندس اهم تجارتي حيثيت کي پهريون ڌڪ سر چارلس نئيپئر جي ڏينهن ۾ لڳو جڏهن هن افغان واپارين کي ڪراچيءَ وسيلي واپار ڪرڻ لاءِ همٿايو. اهو سارو ڪم وڌ جي سردار خان محمد مينگل معرفت ٿيو هو. افغان واپارين کي ڪراچيءَ ۾ تمام گهڻيون سهوليتون ڏنيون ويون ۽ ان کان پوءِ هو هتان پنهنجو تجارتي مال ٻاهر موڪلڻ لڳا هئا. جيڪڏهن پنهنجو مال بمبئي موڪلڻو هوندو هون، ته ان جو بندوبست به هتي سونميائيءَ جي پيٽ ۾ جلدي ٿي سگهندو هو. اهڙي قسم جون سهوليتون ڏسي افغان واپاري هن ماڳ کي وڌيڪ ترجيح ڏيڻ لڳا ۽ پنهنجو مال هتان برآمد ڪرڻ لڳا. هن کي ٻيو ڌڪ تڏهن لڳو جڏهن هتان ڪراچيءَ مان ٿيندڙ واپار تي درآمدي ۽ برآمدِي سنگ وٺڻ بند ڪيو ويو، يعني جڏهن ڪوبه مال انگريزن جي هڪ علائقي جي بندر کان ٻئي انگريز جي بندر ڏانهن ايندو هو ته محصول ڪونه ورتو ويندو هو. ان ڪري سونميائيءَ کان ڪراچيءَ ۾ 3% جو فائدو ٿيندو هو ۽ تجارت پهرئين ماڳ کان پري ٿيندي وئي. ٽيون ۽ آخري ڌڪ سونميائيءَ جي تجارتي اهميت کي تڏهن لڳو، جڏهن سنڌ جي سرحد تان ڪسٽر محصول جي اوڳڙ به بند ڪئي وئي. هن سهوليت ڪري جنهن به ماڻهوءَ کي ٿورو گهڻو تجارتي مال هوندو هو سو ڪراچيءَ جو رخ ڪندو هو. اتي نه رڳو کيس ٺاهوڪو اگهه ملي ويندو هو، پر اهو پئسو وري تجارتي مال ۾ سڙهائي اهو مال لس ٻيلي کڻي ايندو هو، جيڪو اتي جي ڪپڻ لائق هوندو هو. واپارين کي اهي ڏکيائون تڏهن ٿينديون آهن، جڏهن حڪومت طاقتور ڪانه هوندي آهي. هي محصول به اوڳاڙي ٿو جيڪو گهڻو ڪري کيس ڪسٽر مان ملندو آهي. پوليس وارو ڪاتو به سندس هٿ هيٺ آهي ۽ ساري کاتي ۾ ٽي يا چار سپاهي ڏسڻ ۾ ايندا، جن کي پگهار نه پر پيٽ تي وهايو ويندو آهي. هتي جيڪي به قرون ڌاڙا ٿيندا آهن، سي هتان جا ماڻهو انهن پوليس وارن تي مڙهندا آهن. ملڪ جو انتظام نالي

ڪا شيءِ ڪانه آهي، تنهن ڪري اهڙيون وارداتون به ڄام پيون ٿين. ڄام جو هي به فرض هوندو آهي ته جڏهن ضرورت مهل پوليس يا ڪي ٻيا ماڻهو هتي اچي رهندا آهن، ته انهن کي کاڌو خوراڪ ڏئي. انهن وٽ پنهنجو پئسو پنجر ڪونه آهي ۽ هتان جي حڪمران وٽ وري آمدنيءَ جا ذريعا ڪونه آهن، تنهن ڪري اتي جيڪي واپاري ترسي پوندا آهن، تن جي وهڻ کي ڳالهه پاڻي ۽ واپاري برادري جي ڏهاڙيءَ جي ورهه جيترا پئسا ڏنا ويندا آهن. سونميائي ۾ درآمدي ۽ برآمدِي محصول شيءِ جي قيمت جو % 3 ورتو وڃي ٿو. ان معاملي ۾ جهازن تي پاڙي بابت داخلا يا واپاري جو پنهنجو بيان به ان لاءِ ڪافي سمجهيو ويندو آهي ۽ هن معاملي ۾ ڪا به ڳالهه ڪانه ڏني ويندي آهي. هتي تجارتي سامان جي دستاويز جي سچ ڪوڙ کي ڄاڻڻ پرتالڻ واسطي ڪابه ڪوشش ڪانه ڪئي ويندي آهي. هتان جي واپار جي اوسر ۽ ترقي واسطي بس هي سهوليتون آهن.

ليفٽيننٽ پائنجرجي بيان موجب، سونميائيءَ کي سنه 1808 جوسمي (Joasmec) ڌاريلن ڦري لٽي ساڙي ڏاهي پٽ ڪري ڇڏيو هو. هو جڏهن 1811ع ڌاران اتي پهتو ته ان جي نئين سر تعمير ٿي رهي هئي. منجهس 250 ڪچا گهرهئا. وسندي ته غريبائي پئي لڳي پر واپاري ڏيئي لٽيءَ جو چلتو ڏاڍو چڱيو هو. شهر ان ڦرلٽ جو هن وقت تائين ڌڪ پچائي چڪو هو. هي ماڳ 1844ع تائين وڏي بيٺو ٿي ويو هو. هن ٿاڪ سان لاڳاپيل دستاويز ٻڌائين ٿا ته سنه 1838ع ڌاران سندن محصول چاليهن کان پنجيتاليهه هزار هو. اهو محصول 1844-45ع ۾ ڪري پيو ۽ وڃي پندرهن هزارن تي بيٺو. موجوده دور جي رسيدن مان پتو پوي ٿو ته هتان جو محصول چئن پنجن هزارن کان مٿي ڪونه هو.

سونميائيءَ جي بندرگاهه سان لاڳاپيل ٻيڙا هي آهي.

ڪنڊيز	250	فتح شاهي
ڪنڊيز	175	سلامت سوايو

ڪنڊيز	250	ميرانپوري
ڪنڊيز	150	عروسي
ڪنڊيز	60	پتن
ڪنڊيز	40	وچيرا
ڪنڊيز	50	لوتو
ڪنڊيز	175	سلامت سوايو (2)
ڪنڊيز	175	اشرفي
ڪنڊيز	60	ايفاً (2)

انهن سڀني ٻيڙن تي برطانيه جو جهنڊو ڦڙڪندو آهي ۽ اهي برطانيه جي رجسٽرن ۾ داخل آهن. هاڻي اهي گهڻو ڪري واندا بيٺا هوندا آهن ۽ کين پاڙو ڪرايو گهٽ ملندو آهي. ڪراچي، بمبئي، مسقط ۽ مانڊو جي بندرن ۾ تجارتي مال جي آمدرفت تمام گهڻي هوندي آهي. مٿي ڄاڻايل پهريان ست ٻيڙا هيمراج نالي هڪ هندو جا آهن. ڪجهه وقت اڳ لس جي ڄام سان پائيوارِي ڪئي هئائين، جنهن کيس ڦري فقير ڪري ڇڏيو. هاڻي لڏي پلاڻي اچي ڪراچي وينو آهي. هڪ ٻيڙي سيٺ ڪٽڻ ڪوڄاهي جي واپاري جي ٻي رنگو وائڻي 3 ۽ ٽين وِرسِي جي ۽ آخري ڪيمچنڊ ٻيوءَ جي آهي. سونمياڻيءَ جي مڇي:- هتي ڏهه ٻارهن بتمِلا ۽ ڪي وڏيون

”لانيچون ٻيڙيون آهن. هن ڳوٺ ۾ ڪولھين جا هڪ سو مرد ۽ ڪم ڪرڻ جهڙا جوان ڇوڪرا آهن. جيڪي ٻيڙين ۾ ويهي مڇي مارڻ ۾ مهائن جي مدد ڪندا آهن. مڇيءَ مارڻ جو طريقو ڪراچيءَ وارو آهي. مانگر مڇن جون پنکڙيون چين موڪلڻ لاءِ بمبئي روانيون ڪيون وينديون آهن. هن کانسواءِ سڱ ماهي جو پتو به اوڏهين برآمد ڪيو وڃي ٿو. سنڌ جي ڪڇ واري سامونڊي ڪناري سان ملندڙ (Rawus) مڇي هتي ڪانه ٿيندي آهي، جنهن جي اوجھري پڻ چين موڪلي ويندي آهي.

هتي مانگر مڇ (Shark) کي لوڻي سڪائي بمبئي روانو ڪيو ويندو آهي. ننڍي مڇي هتي سونمياڻيءَ جي اوسي پاسي واري علائقي ۾

کپي ويندي آهي يا لوڻي سُڪائي پر وارن ملڪن ڏانهن موڪلي ويندي آهي. مهاڻا سرڪار کي هر سَوَ پٺيان ڏهه مڇيون محصول طور ادا ڪندا آهن. هن کان سواءِ مٿن ڪو ٻيو محصول ڪونه آهي. کين هڪ تڪليف اها آهي ته اهي پنهنجي مڇي مرضيءَ موجب ڪٿي ڪپائي ڪونه سگهندا آهن ۽ سندن حال ڪراچيءَ وارن مهاڻن کان وڌيڪ هيٺا آهن.

هن ڳوٺ جا مستقل گهر ٻن قسمن جا آهن

145

ڪچا ڪوٺا

107

جهوپڙيون

252

ڪل

جيڪڏهن ٽلهي ليکي هڪ گهر ۾ چار ڀاتي رهندا هجن ته هن ڳوٺ جي ڪُل آدمشماري 1008 ماڻهو ٿي سگهي ٿي. هتي ڪي اهڙا هڪ سو گهر ڏسبا، جن جا رهواسي لڏي پلاڻي هليا ويا آهن. ٻيون به 106 رهائش جون ناس ٿيل جايون ڏسبيون، امڪان آهي ته ان جا رهواسي شايد پنهنجا ٻڍ ڇڏي ڪيڏانهن هليا ويا ٿا پائنجن. انهن لڏي ويل ماڻهن جو وڏو انگ هاڻي ڪراچيءَ ۾ آباد آهي. هن ماڳ جي آدمشماري هيٺ ڏجي ٿي.

250

ڪوڄاها (ڪوڄا؟)

342

واڻيان

250

ڪولهي

200

رنگريز ۽ ٻيا هنرمند

1042

ڪل

ڄام کي جڏهن هندن جي ڪن سهڻين زالن جي خبر پوندي آهي يا واڻين يا ٻين واپارين کان پئسو پنجرَ زوري وٺڻو هوندو آهي، ته اچي اوچتو هتي نڪرندو آهي. آخري وڳوڙن کان پوءِ هن هتان جي واپارين کان 500 رپيا پوءِ 300 رپيا ورتا. پر ٿوري وقت کان پوءِ هن پنهنجي ڪاردار کي هيڏانهن موڪليو، جنهن اچي وري کانئن 1000 رپين وٺڻ جي ڪوشش ڪئي. ماڻهن هن رقم ڏيڻ کان گهڻو لٽوايو. ليڪن هن

کين هيٺيون مٿيون ڳالهون ٻڌائي محصول معاف ڪرڻ جون ڪارون ڪري مڃائي ويو. پوءِ به 300 يا 400 رپيا اڃا کيس ڪونه مليا آهن. اهڙين ڏاڍاين ۽ اُره زورائين ڪري جيڪڏهن هي شهر تباهه ٿئي ته اچرج نه ڪرڻ کپي. جيڪڏهن هن شهر جون رنگينيون ۽ رونقون بحال ڪرڻيون آهن ته محصول بلڪل گهٽائڻو پوندو. هن کان علاوه ڪراچي شهر جيترو ترقي ڪندو ويندو ايترو سونميائي زبون حال ٿيندي ويندي. هاڻي جيڪو ڪاروبار بمبئي سان هلندو آهي، سو ڪراچي جي ايرڊ کان پوءِ ختم ٿي ويندو ۽ اڳي جيڪو خشڪيءَ سان هلندو هو، سو پاڻيءَ وسيلي هلندو.

ضميمو (پ)

چانهه جي پوکيءَ واسطي زمينن جي گرانٽ

هندستان جي ڪماڻون (Kumaon) واري علائقي ۾ ڪن سهوليتن آڇڻ سان چانهه جي پوکي ڪرائي وئي آهي. ساڳين سهوليتن ۽ شرطن سان پنجاب ۾ ڪڻڪ، وونٺ، سڻي، شهتوت ۽ چانهه جي پوکيءَ واسطي (۱) زمينن جي گرانٽ ڏني پئي وڃي. سرڪاري دستاويزن موجب اهي شرط ۽ سهوليتون هيٺ ڏجن ٿيون:

(۱) چانهه جي پوکي واسطي، روينيو کاتي طرفان تاريخ 26 - سيپٽمبر 1855ع تي زمين گرانٽ تي ڏيڻ لاءِ نافذ ڪيل شرط.

نوٽيفڪيشن:- هي گرانٽ ڪماڻون صوبي جي ڪماڻون ۽ گرهال ضلعن ۾ فقط چانهه جي پوکيءَ جي مقصد واسطي ڏني ويندي، جيڪا ضلعي جو سينئر اسسٽنٽ ڪمشنر ڏئي سگهندو ان لاءِ شرط هيٺيان هوندا.

(۲) زمين جي هيءَ گرانٽ 200 ايڪڙن کان گهٽ ۽ 2000 ايڪڙن کان وڌيڪ ڪانه هوندي. هڪ ماڻهو يا هڪ ڪمپني فقط هڪ گرانٽ وٺي سگهندي. چانهه جي پيداوار کي وڌائڻ ۽ سڌارڻ واسطي وٽس موڙي هوندي ۽ اها گرانٽ روينيو کاتي جي ضابطي هيٺ رهندي.

(۳) جيڪڏهن هيٺ شرطن جو چڱيءَ پر پورا ٿيو ويو ته گرانٽ ۾ ڏنل زمين جي چوٿين حصي تي سرڪار هميشه لاءِ ڍل ڪانه وٺندي.

(۴) پهرين ليز ويهن سالن لاءِ هوندي. پهرين چئن سالن لاءِ ان زمين تان ڪابه ڍل وغيره ڪانه ورتي ويندي. پنجين سال گرانٽ زمين جي 3/4 حصي جي آباد ٻنيءَ تي في ايڪڙ فقط هڪ آڻو، ڇهين سال في ايڪڙ ٻه آڻا، ستين سال تي آڻا ڍل طور ورتا ويندا. اهڙيءَ ريت هر سال تي هڪ آڻو ڍل وڌندي رهندي. آخري سال اها هڪ روپيه في ايڪڙ وڃي بيهندي ۽ 2000 ايڪڙن تي ڪل ڍل 1500 روپيه ورتي ويندي.

(۵) بي باقي (Clearance) لاءِ هيٺيان شرط رکيا ويا آهن.

گرانٽ واري تاريخ کان پنجن سالن تائين لاڳاپيل ڌر مليل زمين جو گهٽ ۾ گهٽ ويهون حصو آبادي هيٺ آڻيندي. ڏهن سالن اندر ان جو پنجون حصو، پندرهن سالن تائين اڌ، آخري سال زمين جو پورو منو حصو ضرور چانهه جي آبادي هيٺ هئڻ کپي.

(۶) اهي شرط پورا ٿيڻ کان پوءِ ايڪيهين سال لاڳاپيل ڌر کي زمين جا مالڪا حق ڏنا ويندا. جيڪڏهن واسطيدار ماڻهو وفات ڪري ويا هوندا، ته اها زمين انهن جي وارثن کي ڏني ويندي. ان زمين تي جيڪا به ڍل مڙهي ويندي سا سراسري شرح کان وڌيڪ ڪانه هوندي. جيڪڏهن منجهس اناج جي پوکي ڪئي ويندي، ته اناج جي عام ڍل جيتري ورتي ويندي.

(۷) جيڪڏهن لاڳاپيل ڌر ڪنهن سال ڍل ادا نه ٿي ڪري يا ڄاڻايل شرطن جو پورا ٿو نه ٿي ڪري ۽ علائقي جو سينئر اسسٽنٽ ڪمشنر چاچ ڪرڻ کان پوءِ ان کي ڏوهي قرار ڏئي ٿو، ته اها گرانٽ رد ٿي سگهي ٿي. جيڪڏهن ڌر پاڻ کي ڏکويل سمجهي ته بورڊ آف روينيو جي صدر وٽ دانهي سگهي ٿي. رد ٿيڻ جي صورت ۾ اهو ضروري ڪاروائي لاءِ حڪومت کي لکندو. پر ڌر کي ڏنل گرانٽ جي زمين جو جيڪو چوٿون حصو شروع ۾ پڪو کاتو ڪري ڏنو ويو، سو

وٽس رهندو. ان زمين جي جمعبندي ۽ ڍل وغيره بين عام زمينن جيان اوڳاڙي ويندي.

(۸) واسطيدار ڌر گرانٽ ڏنل اهڙي زمين جي چوڌاري ٺلهه کڻائي پنهنجي زمين جي نشان دهِي ڪندي. جيڪڏهن ڌر اهڙا ٺلهه گرانٽ واري تاريخ کان ڇهن مهينن تائين ٺاهڻ ۾ ڪامياب نه ٿي ته سرڪار پنهنجي خرچ سان جوڙائيندي ۽ اهو خرچ ڍل ڀرڻ وقت کاتيدار ڌر کان ورتو ويندو.

(۹) جيستائين واسطيدار ڌر جو، اسسٽنٽ ڪمشنر جي آفيس ۾ کاتو نه ٿو ٺهي، تيستائين ان زمين کي منتقل ڪرڻ جو ڪيس ڪو حق واسطو ڪونه هوندو.

(۱۰) جيستائين صوبي ۾، سرڪار چانهه جي پوکي جي واڌاري لاءِ زمين جي گرانٽ ڏئي رهي آهي، تيستائين حڪومت چانهه جو بچ ۽ ٻوٽا مهيا ڪندي. واسطيدار ڌر انهيءَ واسطي سپرنٽينڊنٽ باٽيڪل گارڊنس کي درخواست ڏيندي جيڪو انهيءَ مقصد لاءِ هندستان جي اولهه اتر وارن صوبن لاءِ مقرر ڪيو ويو آهي.

ليفٽيننٽ گورنر نارٿ ويسٽرن پراونسس جي حڪمران سان ڊبليو-موئر

سيڪريٽري، حڪومت، اتر اولهه وارا علائقا.

ضميمو (ت)

اسان انهن ويڙهو قبيلن بابت برطانيه سرڪار جي حڪمت عمليءَ متعلق ڪيترا ئي ڀيرا ڳالهه ٻولهه ڪئي آهي. نظر ائين اچي ٿو ته اها حڪمت عملي هاڻي ڪامياب ٿيندي نظر اچي ٿي. هاڻي سوال اهو آهي ته ان ساري ڪاميابيءَ کي ڇاچي پرکي صحيح سمجهيو ويو آهي يا نه. جنهن سرحد سان اهي جهنگلي ۽ وحشي قبيلو آباد آهن ان جي ساري ايراضيءَ تي ضرور ڪڙي نظر رکي وڃي. اهي وحشي قبيلو سدائين ڦر لٽ جي ارادي سان ميداني علائقن ڏانهن هليا ايندا آهن. پر اسان جي پنهنجي چرپر ۾ ڪو لاڳاپو ڪونه هوندو آهي. وڌيڪ سچيت ماڻهو

اهڙي صورتحال کان ڏاڍو چرڪي ويندا آهن. عام ماڻهوءَ جو سرحدن بابت اهو خيال آهي ته اهي ڪٿي ڪنهن ڏوراهين علائقي ۾ واقع هجن ۽ انهن جي چوڌاري ڪي خطرناڪ قبيلا آباد هجن. اسان انهن جهنگلي قبيلن جي ماڻهن جا انگ اکر ڏنا آهن، جن مان پتو پوي ٿو ته سندن تعداد ڪو ايترو گهڻو ڪونه آهي. جن ماڻهن کي اسان پنهنجو تابعدار بنايو آهي جيڪڏهن ميڙي چونڊي انهن کي هڪ جائتو ڪبو ته سندن تعداد بنگال جي فوج کان وڌي ويندو. هاڻي اسان کي مٿن نظر داري رکڻ واسطي ”پينزولا“ جي حفاظت لاءِ رکيل فوج کان وڌيڪ لشڪر رکڻو پوندو. حقيقت اها آهي ته انگريز سرڪار انهن مٿان پنهنجي فرمانبرداري جي زنجيرن ۾ جڪڙي ڇڏيو آهي. پر اهي انهن ماڻهن جهڙا وحشي ۽ جهنگلي آهن، جيڪي صدين کان وٺي عربستان جي آزاديءَ کي محفوظ رکندا پئي آيا آهن. انهن ويڙهاڪن جو تعداد هن ريت آهي ۽ اهي برطانيه سرڪار جي حڪومت وارن علائقن جي سرحدن کان پئي پاسي آهن:-

8000	سنڌو ڀرسان هزارا سرحد ويجهو پشاور کان اتر
20,000	سوات ۽ ان جا ماتحت علائقا
12000	ممد قبيلي جا
20,000	آفريدي
30,000	اورڪڙئي ڪومات وارو سرحدي علائقو
20,000	وزيرستان
5000	شوراني ۽ ٻيا ڊيرا اسميل خان
20,000	ديري غازي خان وارا بروج قبيلا
135000	ڪل ويڙهاڪ
هن کان سواءِ برطانيه جي حڪومت وارن علائقن ۾ به ڪي ويڙها	
ماڻهو آهن جن جو تعداد هن ريت آهي:-	
8000	ترنولي ۽ جهانداد
10,000	هزارا جا قبيلا

25000	يوسف زئي
12000	ختڪ
15000	بنگش
10000	ديره جات جا قبيلو
60,000	ڪل

اهي ماڻهو بالچتيءَ کان وٺي هٿيار هلائيندا اچن ٿا ۽ هاڻي ماهر ٿي چڪا آهن. اهي ننڍي وڏي تلوار ۽ جامڪدار بندوقون به هلائي سگهندا آهن. اهي سڀئي جنوني قسم جا مسلمان آهن ۽ اسلام جي اصولن سان قائم آهن ۽ ڪافرن کي قتل ڪرڻ پاڻ لاءِ بهشت جي بشارت سمجهن ٿا. ڦرلٽ جي ڪمائي کي نهايت سولو طريقو سمجهندا آهن. ڏاڙو ته پاڻ لاءِ عزت وارو ڌنڌو پيائن ٿا. هنن وحشي ۽ جهنگلي ماڻهن ڪن صدين کان وٺي ميداني علائقن ۾ رهندڙ ماڻهن کي پنهنجو غلام ڪري سمجهيو آهي، جن کي جڏهن به چاهن هو جابلو سلسلي جي هر لڪَ مان لنگهي حملو ڪري تباهه ڪري سگهن ٿا. اهڙو جابلو سلسلو پورن اٺن سون ميلن تي پکڙيل ڏسبو. حڪومت کي گهرجي ته انهن ماڻهن جي حملن جو هر وقت خيال ڪري. انهن جو مٿي ڏنل تعداد به هن حقيقت ڏانهن ڌيان ڇڪائڻ لاءِ ڪافي آهي. ڇاڪاڻ ته انهن ساڳين سرحدن سان انگريز جي فوج به بيٺي آهي جنهن جا انگ اکر هيٺ ڏجن ٿا:-

ريگيولر	اريگيولر	ڪل جوڙ	
---	1884	1884	هزارا
10754	2538	13202	پشاور
---	3204	3204	ديرواسماعيل خان
67	3559	3626	ڪوهات
---	1615	1615	ديرو غازي خان
10821	12800	23621	ڪل تعداد

انگريزن جا بخت پيلا آهن، جو هنن قبيلن جون سدائين پاڻ ۾

تراريون اڀيون هونديون آهن. پنهنجا ڪنا ميان ۾ رکي سڪ مان سمهندا ئي ڪونه آهن. سدائين پنهنجن جي رتوڇاڻ ۾ رڌل، قتل بدلي قتل ته هنن جابلو ماڻهن جو هڪ عام اصول آهي. قبيلائي جهيڙو جي هڪ پيرو شروع ٿيندو آهي ته هڪ نه ٻيو قبيلو ختم ڪري پوءِ ٿا هربو آهي. منجهن فقط هڪ ڳالهه هڪ جهڙي ڏسبي، اها آهي ڪافرن سان ازلي وڃر سدائين پيا سڪندا آهن ته ڪڏهن ڪو اهڙو موقعو پيدا ٿئي جو ڪافر سندن هٿان ڪسجي پئي. پنجاب ۾ سندن اهڙي ٻڌي ممڪن نظر ڪانه ايندي. عربستان جون قبيلائي جنگيون تڏهن ماڻ ٿيون هيون، جڏهن اهي ٻڌي ڪري اوڀر ملڪن تي چريا ٿي ڪاهي پيا هئا. (۲)

ضميمو (ٽ)

سند ريلوي جي ڊائريڪٽرن جي تيار ڪيل چوٿين رپورٽ
سند ريلوي ڪمپنيءَ جنوري 1857ع ۾ هڪ اجلاس ڪوٺايو هو جنهن ۾ هن ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرن پنهنجي هيءَ رپورٽ پيش ڪئي هئي ۽ مالڪن کي ٻڌايو هو ته بمبئي سرڪار ريلوي جي پٽڙيءَ جو هڪ رستو متعين ڪيو آهي، جنهن جي کين جلد ئي خبر ملڻ جي توقع هئي. هاڻي کين اهو بيان ڪندي اطمينان ٿئي ٿو ته بمبئي سرڪار گذريل سيپٽمبر ۾ اهو ئي ريل جو رستو منظور ڪيو آهي، جنهن جي سند ريلوي ڪمپنيءَ سفارش ڪئي هئي.

جڏهن ڪمپني جي ڊائريڪٽرن کي اهڙي خبر پئي ته هنن هڪدم نيڪيدارن سان ٺيڪو طئي ڪري ڇڏيو. انهيءَ لاءِ ته جيئن ڪراچي ۽ ڪوٽڙيءَ جي وچ تي ريل پٽڙي جلد وڃائي سگهجي. پويون ماڳ حيدرآباد جو درياهي بند آهي. ٺيڪو ميسرس بري ائڊ ڪمپني کي ڏنو ويو. ان فرم جو هڪ ميمبر پنهنجي عملي سان گڏ آخري آگبوت ۾ سوار ٿي اتان جي مقامي آمدرفت جي اهم ضرورتن کي منهن ڏيڻ واسطي لازمي ٿي پيو هو ته حيدرآباد ۽ ڪوٽڙي وچ تي چار ميل ريل پٽڙي وڃائن.

ان رپورٽ کان ستت ئي پوءِ ريل پٽڙي جي ٽيهن ميلن جيترو سامان روانو ڪيو ويو. بعد ۾ ريل جون انجنيون ۽ سٺ ميل ريل پٽڙي جيترو سامان موڪليو ويو. باقي رهيل سامان هاڻي روانو ڪيو پيو وڃي. سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرن کي هاڻي اها به خبر پئجي وئي آهي ته سنڌ ريلوي جي اترين آخري اسٽيشن ڀرسان ڪوئلو به لڌو آهي، جيڪو گهڻي خرچ کان بچائي وجهندو ۽ ٺيڪي ۾ وڏي منافعي جي توقع آهي. هن ڪوئلي کي ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي آڱوٽن سنڌوءَ ۾ هاڪاري تجرباتي طور ڪتب آڻي ڏٺو آهي، جيڪي ڪارڪردگيءَ جي لحاظ کان ڏاڍا ڪامياب ثابت ٿيا آهن.

بندره - ڪمپني جا ڊائريڪٽر به بندرن بابت خير جون خبرون ٻڌي رهيا آهن ته ڪراچي وٽ سمنڊ جو پاڻي گهرو آهي. سنڌ ريلوي جي ايجنٽ اڱڻ سيپٽمبر جي 28 تاريخ تي چيئر مئن ڏانهن هڪ خط لکي ڄاڻايو آهي ته ڪيترائي واپاري آڱوٽن جا ڪپٽن ”هيولنڊسي“ آڱوٽن تي چڙهي روانا ٿيا، جيڪو هڪ جهاز کي بندر کان ٻاهر وٺي وڃي رهيو هو. هن ڏٺو ته ان ڪاري جو پاڻي 26 فوٽن کان گهٽ ڪونه هو. هن هيولنڊسي آڱوٽ جي ڪپٽن ڊارڪ پوري پڪ سان چيو ته هن ڪاريءَ ۾ سال ۾ ڪڏهن به وڏي وير چڙهندي ئي ڪانه آهي ۽ ڪاريءَ جي مکيه حصي ۾ پاڻي جي اونهائي 26 فوٽن کان ڪڏهن گهٽ ڏسڻ ۾ ڪانه ايندي آهي. اها به هڪ سٺي ڳالهه آهي جو ريلوي جي آخري اسٽيشن وٽ اهڙين سٺين خصوصيتن وارو بندر موجود هجي. هن مان هڪ فائدو اهو به ٿيندو جو ريل ڪمپنيءَ جو ايندڙ سامان سولائيءَ سان اچي بندر سان لڳندو. ٻيو ته مٿين ۽ اتر اولهه هندستان کان ايندڙ تجارتي مال هتان سولائيءَ سان ٻاهر روانو ڪري سگهيو. هن کان علاوه ڪمپنيءَ جي ڪنيل ذميوارين جي اهميت به گهڻي وڌي ويندي.

سنڌ جو ڏيساوري واپار - ڪراچي بندر تي رکيل ڪاغذن

مان پتو پوي ٿو ته 1 مئي 1853 کان 30 اپريل 1857 سنڌ ڪيترو

مال ٻاهر موڪليو ۽ ڪيترو مال ٻاهران گهرايو.

ان جي وڌڻ جي شرح لڳاتار هڪ جهڙي وڌندي رهي، جيڪا اهميت کان خالي ڪانه آهي جنهن لاءِ هيٺ جدول ڏجي ٿي.

سال	درآمد	برآمد	ڪل جوڙ
1852-53	535690 پائونڊ	376337 پائونڊ	912027 پائونڊ
1853-54	508793 پائونڊ	376310 پائونڊ	885103 پائونڊ
1854-55	575196 پائونڊ	346893 پائونڊ	922089 پائونڊ
1855-56	629813 پائونڊ	604400 پائونڊ	1234253 پائونڊ
1856-57	685665 پائونڊ	734522 پائونڊ	1420187 پائونڊ

برآمد درآمد جي داخلا وارن ڪاغذن مان ائين معلوم ٿيندو ته سال 1855-56 دوران برآمد %74 وڌي وئي آهي. اها واڌ روس واري جنگ ڪري ٿي آهي. ان کان پئي سال به %22 واڌ ڏسبي.

ڊاڊر ۽ ڊيسا (Deesa) ڏانهن ريل وڃائڻ لاءِ سروي:-

سنڌ جي اختياري وارن سفارش ڪئي آهي ته سنڌ ريلوي جي ڊائريڪٽرن کي هدايت ڪئي وڃي ته هو سکر کان شڪارپور، جيڪب آباد ۽ ڍاڍر لاءِ نئين ريل پٽڙي وڃائڻ واسطي سروي ڪن. هي آخري ماڳ بولان لڪ ڀرسان آهي. تنهن ڪري افغانستان ۽ ان جي ڀرپاسي وارن ملڪن جو تجارتي مال سنڌ ريلوي معرفت لهندو چڙهندو. هن کان سواءِ حيدرآباد کان ڊيسا ڏانهن ويندڙ برانچ لائين جي سروي ڪرڻ جي به سفارش ڪئي آهي. ريل جي هن پٽڙي وڃائڻ کان پوءِ ڪراچي ۽ ڪلڪتي سان ريل ويندي. بمبئي بڙودا ۽ سينٽرل انڊيا ريلوي ڪمپني ريل پٽڙيءَ کي اڳتي ڊيسا ڏانهن وڌائي رهي آهي. هاڻي آخري خبر اها پئي آهي ته سکر کان ڍاڍر رٿيل ريل پٽڙي سٺ ميل وڌائي جيڪب آباد تائين پڄاڻي وئي آهي. جيتري قدر انهن برانچ لائين جو تعلق آهي، ته انگريز سرڪار جي هڪ نهايت ڏاهي ڪاموري سنڌ جي ڪمشنر مسٽر فريئر جا خيال ڪجهه هن ريت آهن، جيڪي هن 21 جولاءِ واري بمبئي جي گورنر ڏانهن لکيل هڪ خط ۾ ظاهر ڪيا آهن:- ”مٿي ڄاڻايل پئي برانچ تمام گهڻيون اهم آهن، نه رڳو تجارت جي نقطه نظر کان، پر

فوجي ۽ سياسي نقطہ نگاہ کان بہ انهن جي وڌي جي اهميت آهي. سکر شڪارپور ۽ جيڪب آباد کان بولان لڪ واري ريلوي لائين تي بحث ڪرڻ هڪ سطحي ڳالهه آهي. ان جي اهميت تي جنرل جيڪب تمام گهڻو زور ڏنو آهي. سنڌوءَ کان وٺي بولان لڪ تائين رابطو ٻنڌڻ تمام ضروري ڳالهه آهي. سارو علائقو سئون سڌو ميدان آهي. واهن ۽ ڪڙين ڪسين تي پليون ٻڌجي چڪيون آهن. ريل جو رستو بہ ويهن ميلن تائين اهڙو سڌو ٺاهيو ويو آهي جو ڪٿي بہ منجهس ور نظر ڪونه ايندو. جيڪي علائقا چاڙهه جي رت ۾ خطرناڪ ٿي ويندا آهن، تن کي پراڻي وجهي مٽاهون ڪيو ويو آهي. ساڳئي خط ۾ هن ڏيسا ڏانهن ويندڙ برانچ لائين ڏانهن بہ اشارو ڏنو آهي ۽ پنهنجي راءِ جو اظهار ڪندي لکيو آهي تہ، ”هيءُ ريل رستو ڪيڏو نہ اهر آهي جنهن سان گجرات ۽ راجپوتانا سنڌ سان ملي وڃن ٿا. اسان هن وقت نهايت خطرناڪ دور مان گذري رهيا آهيون جو انگريزن جي هيڏي ساري وسيع سلطنت جي رابطي واسطي فقط ريل جون سنگل لائينون آهن. اترين علائقن مان هنگامي طور فوجي ڀرتيءَ جا اطلاع ملي رهيا آهن. رستن جي کوٽ سبب پوري پڪ ڪانه آهي تہ اها هنگامي طور ڀرتي ڪيل فوج جيڪا هتان رواني ڪئي وئي آهي سا ڏيسا ۾ وقت سر پهچي بہ سگهندي اٿئي نہ.“

سنڌو وسيلي آگبوتن جي آمدرفت— گذريل جون ۾ ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ طرفان ڊائريڪٽرن کي 250,000 پاؤنڊن جي موڙي ڪئي ڪرڻ جي موڪل ملي، جنهن جا شرط اهي هئا، جيڪي سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ سان طئي ڪيا ويا هئا. هن سيزم جو موضوع حيدرآباد ۽ ملتان جي وچ ۾ سنڌوءَ وسيلي آگبوتن جي آمدرفت شروع ڪرڻ هو. هنن ٻنهي ماڳن مان پهريون، سنڌ ريلوي جي اترين آخري اسٽيشن ۽ ٻيو پنجاب ريلوي جي پهرين ڏاکڻي ريلوي اسٽيشن هئي. نئين سيزم جا حصا سنڌ ريلوي ڪمپني جي مالڪن کي آڇيا ويا ۽ قبول ڪرڻ تي کانئن 4 پاؤنڊ في حصي تي سوڌي وٺي کين ڏنا ويا. گذريل جولاءِ ۾ انڊيا ڪمپني ميجر ڪرافورڊ سپرنٽينڊنگ انجنيئر

حڪومت بمبئي، انڊين نيوي جي ڪئپٽن بالفور ۽ مئرين انجنيئر مسٽر وٽنر تي مشتمل هڪ ڪميشن جوڙي، جنهن جو ڪم اهو هو ته ڊئنيوب ۽ يورپ جي ٻين درياهن ۾ ملندڙ آگبوتن جو جائزو وٺڻ ۽ رپورٽ تيار ڪن، ته اهي هندستان جي درياهن ۾ ڪاميابي سان هاڪاري سگهن ٿا يا نه. ان ڪميشن جي تيار ڪيل رپورٽ عزت ماب ڪورٽ جي معرفت هن ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرن کي پهتي آهي. پنجاب ريلوي جي سروي به نهايت ڪاميابيءَ سان پوري ڪئي وئي آهي. ريلوي جا مختلف مرحلا ۽ ان سان لاڳاپيل رٿائون جڙي اچي پهتيون آهن. ايسٽ انڊيا ڪمپني هنن رٿائن واسطي 1500000 جي سيڙھپ جو ۽ مئس^ٿ 5⁰ وياڄ ڏيڻ جو اعلان ڪيو آهي. شرط اهي ساڳيا هوندا. جيڪو هر پنجين سال 2500,000 رقم تي ضمانت واري موڙي موجب ئي حصا ڏيندو رهندو. جنهن بابت لکت ڪئي وئي آهي. هن ريل رستي جي سياسي ۽ فوجي اهميت کي نظر انداز نه ٿو ڪري سگهجي، جنهن تي خرچ به سنڀالي ڪيو ويندو ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرن کي گهڻي آمدرفت جي توقع آهي ۽ کين منافع جي اميد آهي. پنجاب جي حڪومت ملتان - لاهور - امرتسر واري ريلوي تي هڪ خط ۾ هن ريت تبصرو ڪيو آهي ته ”جيتري قدر پنجاب جي تجارت ۽ ٻين اهم مفادن جو تعلق آهي ته اتر - اوڀر کان اولهه - ڏکڻ واري ريل رستي جي تعمير کان وڌيڪ ٻي فائدي واري ڳالهه ڪانه آهي. هن خط سان شامل هندستان جو نقشو آهي، جنهن تي نظر وجهڻ سان معلوم ٿيندو ته اتر هندستان جا ٻه قدرتي حصا آهن. پهريون حصو اهو آهي، جنهن ۾ گنگا ۽ ان جون ڀرتي ڪندڙ شاخون وهنديون آهن. ٻيو سنڌو ۽ ان جي ڀرتي ڪندڙ شاخن تي آباد علائقا آهن. پهريون حصو اوڀر طرف سان تعلق رکي ٿو، جنهن مان تجارت ۽ دولت وارو وهڪرو لنگهندو آهي ۽ گنگا ماٿريءَ مان گذري پنهنجي قدرتي ٻاهر ويندڙ ڳڻي وٽ پهچي ٿو. ٻيو حصو اولاهون آهي. جيڪڏهن هن علائقي ۾ فن ۽ سائنس اڻي فطرت سان پيوند ڪجي ته هتان جي ساري تجارت پنجن وهڪرن سان وڃي سنڌو جي پاڻيءَ جو پيچرو وٺي سنڌ جي نئين سنڌو ۽ ان جي ڪنار وارن علائقن جي سياسي، اقتصادي اهميت

اڀرندڙ بندر ڪراچيءَ ڏانهن هلي ويندي. اهو ٿاڪ اتر اولهه هندستان جو ائين فطري ڳڻو آهي، جهڙي ريت اتر اوڀر هندستان لاءِ ڪلڪتو آهي. جيڪڏهن اتر کان ڏکڻ هڪ ليڪ ڪڍجي ته ٻه فطري حصا آڱري يا دهلي وٽان نڪري الڳ ٿي بيهندا. جيڪڏهن اهي ساڳيون سهولتيون اولهه واري حصي ۾ پيدا ڪيون وڃن، جيڪي اڀرندي حصي ۾ موجود آهن ته ڪيڍيل ليڪ اولهه پاسي واري ساري تجارت سنڌوءَ وسيلي وڃي ڪراچيءَ پهچندي. بلڪل اهڙيءَ ريت جيئن اوڀر حصي واري تجارت گنگا ماڻڙي ڏئي وڃي ڪلڪتي رسندي آهي. هاڻي صورتحال اها آهي جو اتر اولهه وارن علائقن جي تجارت جو وڏو حصو اوڀر هليو وڃي ٿو. ان جو اڪيلو ڪارڻ اهو آهي ته اولهه واري حصي ۾ اهڙي سهوليت واري سڌي واپاري واٽ جڙي ئي ڪانه آهي. پر جيڪڏهن سنڌوءَ واري شاهي واپاري سٺڪ پوري ريت ٺهي راس ٿي ته پوءِ هتان ساري تجارت هن وهڪرن سان گڏ وهي وڃي ڪراچيءَ پهچندي. ڪراچي جي بندر ۽ بازارين ۾ نه رڳو اتر اولهه هندستان جو تجارتي مال اچي پهچندو، پر هتان کان ڪوسين ڏور وڃ ايشيا جي ملڪن جو واپاري وڪر به پهچندو ۽ ان کان علاوه هن بندر تان يورپي ملڪن جو تيار مال به اوڏاهين موڪليو ويندو. فوجي ۽ غير فوجي سرڪاري سامان به ساڳئي رستي سان مٿي ويندو ۽ هيٺ ايندو. يورپ جا سياح به اهو رستو ڏئي مٿي ويندا ۽ واپسي وقت به ساڳيو رستو وٺندا. ڇاڪاڻ ته اوڀر واري رستي کان ڪراچي وارو لنگهه يورپ کي وڌيڪ ويجهو آهي. تجارت ۽ ٻين ڳالهين سان لاڳاپيل ڪي حقيقتون تفصيل جون گهرجائو آهن، جن کي هڪ جدا رپورٽ ۾ بيان ڪيو ويندو. جيڪڏهن هن موضوع تي بحث جي هروڀرو به ضرورت آهي، ته پوءِ چوڻه انگن اکرن سان ڪي شاهد يون ۽ ثابتيون ڏنيون وڃن. هن اهم ڳالهه کي هروڀرو انگهائڻ مٿاڇري سوچ آهي. اهڙي نت نئا مان اتر اولهه هندستان جي تجارت کي ڪاپاري ڌڪ لڳندو. جيڪڏهن هن ڪم جي هڪدم شروعات ڪئي وئي، ته هڪ نئين قسم جي تجارت کي

هتي ملي پوندي جيڪا اڃا پوئتي پوندي آئي آهي. ان قسم جي تجارت فقط تڏهن اڳتي اچي سگهي ٿي، جڏهن هتي غير معمولي قسم جون سهوليتون متعارف ڪرايون وينديون. انهن مان وڏي منافع ملي جا به قوي امڪان آهن. اهڙي قسم جون سهوليتون ايڪيهه ملين پورهيت ماڻهن جي فائدي لاءِ آهن. پنجاب جي بهتر مستقبل لاءِ اهڙيون مفيد رٿائون شروع ڪرڻ ڪنهن اهميت کان خالي ڪونه آهن.

هن رپورٽ سان هڪ خط به شامل ڪيو ويو آهي، جيڪو ۱- آڪٽوبر 1857 جو لکيل آهي ۽ پنجاب جي چيف ڪمشنر جي آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري طرفان هندستان سرڪار کي موڪليو ويو آهي، جنهن ۾ هن هڪ مدبر جان لارينس جي خيالن کي ورجايو آهي ته پنجاب جي ريلوي جلد از جلد ٺهرائي وڃي.

لاهور کان پشاور ريلوي پٽڙيءَ بابت سروِي:- هندستان سرڪار لاهور کان پشاور تائين ريل پٽڙي وڇائڻ واسطي سروِي ڪرڻ جي سفارش ڪئي آهي. پويون ماڳ خيرلڪ ويجهو آهي. ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ به اهڙا اختيار ڏئي ڇڏيا آهن. اهو ڪم پنجاب ريلوي جي انجنيئر حوالي ڪيو ويو آهي.

اڳئين سال جو حساب ڪتاب به هن رپورٽ سان شامل ڪيو ويو آهي، جيڪو آڊيٽرن ڪمپني جي حساب ڪتاب جي ڪاغذن سان ڄاچي پرکي ڏنو آهي. هن کان علاوه انهيءَ سان ڪتاب کي ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي اڪائونٽس واري کاتي به ڄاچيو آهي ۽ سندن خيال موجب اهو صحيح آهي.

پاس ڪيل ائڪٽ جي اصولن ۽ ضابطن موجب هيٺيان ڊائريڪٽر ۽ آڊيٽر پنهنجي عهدي تان رٽائر ڪري ويا آهن.

بي - ڊبليو - انڊريو

هئري بورڊلي

ٻئي ڊائريڪٽر

ميجر جي - اي - مور - آڊيٽر

اهي هٽن عهدن لاءِ ٻيهر چونڊجي سگهن ٿا ۽ ڪمپنيءَ کي وري به

پنهنجون خدمتون آچن ٿا.

بي - ڊبليو - ائڊريو

چيئرمئن

هينيان ٺهراءِ يڪ راءِ پاس ڪيا ويا.

(۱) هيءُ ٺهراءِ چيئرمئن پاڻ پيش ڪيو ۽ سر هربرٽ مئڊاڪ

سندس تائيد ڪئي.

”ته هن اجلاس ڊائريڪٽرن جي تيار ڪيل رپورٽ ۽ حساب

ڪتاب برابر وصول ڪيو.“

(۲) هي ٺهراءِ سر هربرٽ مئڊاڪ پيش ڪيو ۽ جارج - امل -

برائون سندس تائيد ڪئي.

”ڊبليو - بي - ائڊريو ۽ هٽري براڊيل کي ٻيهر هن ڪمپنيءَ جو

ڊائريڪٽر چونڊيو وڃي.“

(۳) هي ٺهراءِ جارج - ايل - برائون پيش ڪيو ۽ ريو - سي -

ابوٽسن سندس تائيد ڪئي.

”ميجر جان آرٿر مور کي ٻيهر هن ڪمپنيءَ جو آڊيٽر چونڊيو وڃي.“

ان کان پوءِ اجلاس کي نوٽيس جي پابندي ڪرڻ لاءِ چيو ويو.

(۴) هيءُ ٺهراءِ چيئرمئن پيش ڪيو ۽ سندس تائيد سر هربرٽ

مئڊاڪ ڪئي.

”ڊائريڪٽرن کي اختيار ٿو ڏجي ته اهي 75000 حصن جي

صورت ۾ 1500000 پائونڊ موڙي ڪن. اهڙي ريت هر هڪ

حصي جو مالڪ 20 پائونڊ حصي جو مالڪ هوندو. اها سيڙهپ پنجاب

ريلوي جي اڏاوت ۾ ڪم آندي ويندي، جنهن تي ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ

500,000 پائونڊن جي حد تائين وڌائي ڏنيون. هن موڙي تي 2500,000

پائونڊن جي حد تائين حصي دارن کي ڏنا ويندا. جنهن اکوٽ لکت ڪئي وئي

هي.

(۵) هيءُ ٺهراءِ فيڊرڪ وارن پيش ڪيو ۽ نورس وائيلڊ سندس

تائيد ڪئي. ”ته هي اجلاس چيئرمئن ۽ ڊائريڪٽرن کي، ڪامياب

گڏجاڻي تي مبارڪون ڏئي ٿو، جنهن ۾ هنن صاحبن سونپيل فرضن کي

سندو ۽ ان جي ڪنار وارن علائقن جي سياسي، اقتصادي اهميت

نهایت سھڻي نموني نباهيو. جنهن جوش جذبي لياقت ۽ ايمانداري سان ڪمپني جي ڪمن ڪارين کي اڪلائي رهيا آهن، سي به صد آفرين لائق آهن.“

(٦) هيءُ نھراءُ ٿامس وليمسن پيش ڪيو ۽ چارلس نورس وائيلڊ سندس تائيد ڪئي.

”هيءُ گڏجاڻي چيئرمئن ڊبليو - پي - ائنڊريو جي دلي شڪرگذار آھي جو هو ڪمپني جي مفادن واسطي ان ٿڪ ڪوششون ڪري رهيو آھي. جنهن درياھ دليءَ سان اڄ هن گڏجاڻيءَ جي صدارت ڪئي آھي، تنهن لاءِ به سندس لک لائق سمجھون ٿا.

ڊبليو - پي - ائنڊريو - چيئرمئن

ٿامس برنيلي سيڪريٽري.

سند ريلوي ڪمپني جي چيئرمئن ڊبليو - پي - ائنڊريو جو سرجان ميلول ڏانهن لکيل خط.

سند ريلوي ڪمپني، گراھام ھاٿوس

اولڊ براڊ اسٽريٽ 14 جنوري 1858ع

سائين!

مان هن کان اڳ نمبر 212 سان خط موڪلي چڪو آھيان، جيڪو مون تاريخ 14 ڊسمبر تي لکيو هو. جنهن ۾ ملتان کان لاهور ۽ امرتسر ريل جي پٽڙي وچائن واسطي موڙي ڪئي ڪرڻ جي گذارش ڪيل هئي. مان هن خط سان گڏ چيف ڪمشنر پنجاب جي آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري طرفان ريلوي ڪمپنيءَ جي ايجنٽ ڏانهن موڪليل خط جو نقل روانو ڪري رهيو آھيان، جيڪو چيف ڪمشنر پنجاب هندستان سرڪار پبلڪ ورڪس ڊپارٽمينٽ جي سيڪريٽري ڏانهن لکيو آھي. خط ڏسڻ سان عزتماب ڪورٽ بلڪل مطمئن ٿي ويندي ڇاڪاڻ ته هڪ وڏي مدبر سرجان لارينس پنجاب جي ريل پٽڙيءَ کي نهايت اهم ڄاڻايو آھي.

اوهان جو مخلص

بي - ڊبليو - ائڊريو
چيئرمئن.

پنجاب جي چيف ڪمشنر جي آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري اي - ايڇ - پاسڪ جو هندستان سرڪار جي پبلڪ ورڪس ڊپارٽمينٽ جي سيڪريٽري مسٽر بئڪر ڏانهن لکيل خط:
لاهور - 21 - آڪٽوبر 1857
سائين!

توهان جي خط نمبر 224 تاريخ 19 - جنوري 1856 جي حڪم جي پوٽواري ڪندي پنجاب جي چيف ڪمشنر، هندستان سرڪار کي خط لکيو هو، بعد ۾ اوهان جي پتي تي مسٽر ٽيمپل تاريخ 26 - آگسٽ 1856 ع تي 278 نمبر سان خط لکيو آهي. ان خط ۾ هن صاحب ملتان کان لاهور ۽ امرتسر ريلوي جي افاديت تي تمام گهڻو زور ڏنو هو. هاڻي مان، چيف ڪمشنر جي هدايتن مطابق اوهان ڏانهن هي خط لکي رهيو آهيان، جنهن سان گڏ حاشي ۾ ڏيکاريل دستاويز شامل ڪيا ويا آهن. (۱) جنهن مان اهو پتو پوندو ته مذڪوره رٿائون غور ۽ ويچار وارو مرحلو پار ڪري عملي ڪم واري منزل تي پهچي چڪيون آهن. هاڻي فقط انگلنڊ جي اختياري وارن جي منظوريءَ جي ضرورت آهي، ان کان پوءِ هڪدم ڪم جي شروعات ڪئي ويندي.

(۲) مسٽر برنٽن جي رپورٽ سان گڏ منصوبي جا نقل، نقشاءِ ريلوي جي مختلف مرحلن بابت معلومات اڳيئن آگسٽ جي 27 تاريخ ايڏانهن روانا ڪيا ويا آهن، جيڪي ٻئي ملتان پهتا هئا. هاڻي پتو لڳايو ويندو ته اهي ڪراچي پهتا آهن يا نه. ان کان پوءِ اهي مٿي موڪليا ويندا ۽ انهن جي نتيجي بابت اوهان کي ترٽ آگاهه ڪيو ويندو. چيف ڪمشنر کي افسوس آهي جو انهيءَ ساڳيءَ غلطيءَ ڪري اهي ساڳيا دستاويز وقت تي بمبئي روانا ٿي ڪونه سگهيا هئا. ان زماني ملڪي حالتون صحيح به ڪونه هيون ۽ سرڪار جي هر کاتي تي چڻ هڪ قسم جو دٻاءُ هو. چيف ڪمشنر ڄمون ڪشمير واري فوج جو واءِ

سواء لهڻ واسطي جالنڊر نڪري ويو آهي. جيترو ممڪن ٿي سگهيو ايترو جلدي ان لشڪر کي دهليءَ روانو ڪيو ويندو.

(۲) هن منصوبي اڪلائڻ واسطي هڪ ڪمپني جوڙي وئي آهي جنهن جا ڊائريڪٽر لنڊن جي اختيارين وارن سان لڳاتار لهه وڃڻ ۾ آهن. هاڻي هن عظيم رٿا جي ڪاميابيءَ جا امڪان روشن ٿي ويا آهن. چيف ڪمشنر پنهنجو هي فوجي فرض سمجهي ٿو ته هن رٿا بابت هندستان سرڪار کي سچي ۽ بروقت ڄاڻ ڏيندو رهي. هن کان علاوه اهڙيون صلاحون مشورا ڏيندو رهي، جيڪي موجوده دور موجب نهايت ڪمائڻا هجن.

(۴) مسٽر ٽيمپل واري خط جي ۱۹ فقرن ۾ اها يقين دهاني ڪرائي وئي هئي ته ملتان کان امرتسر واري ريل جي ٻئي پٽڙيءَ مڪمل ٿيڻ واسطي وڌ ۾ وڌ ٻه ملين اسٽرلنگ پائونڊن جي ضرورت پوندي. خط سان شامل دستاويزن مان معلوم ٿئي ٿو ته ڪمپني کي ٻئي نه پر سنگل لائين تعمير ڪرڻ جو ارادو آهي، جنهن لاءِ ڪو سبب به ڄاڻايو ڪونه ويو آهي. نظر اچي ٿو ته باختيار ڌرين طرفان ٻنهي ڳالهين تي سوچي ويڃاري پوءِ اهو قدم کنيو آهي. مسٽر برنٽن جي ڪاٿي موجب ڪل رقم 1676295 آهي. پر چيف ڪمشنر جو خيال آهي ته جيڪڏهن خرچ سوچي سمجهي قناعت سان ڪيو ويندو ته مٿي ڄاڻايل رقم کان گهٽ ٿيندو.

(۵) مسٽر برنٽن جي رپورٽ ۽ ٺاهيل منصوبي ۽ مسٽر ٽيمپل جي خط ۾ ڏنل تفصيلن ۾ گهڻي هڪجهڙائي نظر اچي ٿي، ٻنهي هڪ ئي علائقي جو ذڪر ڪيو آهي، جنهن مان ريل جو رستو گذرڻ گهرجي. ڌرتيءَ جو في ميل تي مٿاهينءَ جو فرق ايترو ٿورو آهي، جو ان تي سوچڻ ئي اجايو آهي. وچ تي ڪو درياهي ڍورو ڪونهي ڪا مٿاهين ڪانه آهي. ميدان سئون سڌو پٽ لڳو پيو آهي. ڪڏون ڪوپا به هلڪا سلڪا ڏسبا. وچ تي ڪوبه درياھ يا واهڙ ڪونه ايندو. ننڍا واه ڪڙيا ۽ ڪس ته ضرور رستي ۾ ايندا، جن لاءِ پريشان ٿيڻ جي

ضرورت ڪانه آهي. ڇاڪاڻ ته اهو سارو فاصلو، رستو وهڪري جو پاسو ڏئي لنگهي ٿو. ملتان هڪ ميداني علائقو آهي. جنهن مان چناب درياھ وهندو آهي. پر هن علائقي ۾ انجنيئرنگ سان لاڳاپيل ڪا ڏکيائي نظر ڪانه ايندي. هن علائقي مان چاڙھ جي رت جا وهندڙ واھ لنگهندا آهن ۽ انهن سان گڏ باري دوابه واھ به هتان گذري ٿو. ريل پٽري انهن مٿان گذارڻي پوندي. پر خرچ ايڏو گهڻو ڪونه ايندو.

(۶) نظر ائين ايندو ته باري دوابه ۾ ٺهندڙ ريل رستو گهڻي فاصلي تائين هڪ ٻئي سان پور وڃوڻ تي هلي رهيا آهن. اهي ٻئي هڪ ٻئي جي لاءِ فائدي وارا آهن. ٻئي گڏجي هڪ نئين مهذب معاشري جي جوڙجڪ ڪندا ۽ ٻئي هن علائقي جي پيداوار ۾ هڪ نئون ڪردار ادا ڪندا. ڇاڪاڻ ته هن وقت مذڪوره علائقي ۾ فقط مال جا ڌنار ۽ جت رهندا آهن، جيڪي چارڻي پهر وٽندا آهن اوڻن وڳن ڪڍ وڙڪندا. جيڪڏهن هن علائقي مان ريل جي پٽري تعمير ٿي رهي آهي ته سمجهڻ ڪيبي ته هتان اوسي پاسي کان هڪ واھ به کوٽايو ويندو. مسٽر برتن جو اهو به خيال آهي ته جنهن علائقي مان ريل جي پٽري تعمير ڪرڻ چاهي ٿو، سو سڌو آهي ۽ ريل جي پٽري به اهڙي سڌي هوندي، جنهن جو مثال يورپ ۾ به ڪونه ملندو.

(۷) مسٽر ٽيمپل جي خط جي 2۱ فقرن ۾ ڏيکاريل آهي ته ريل جي تعمير ٿيڻ کان پوءِ پهرئين مرحلي ۾ 9% فائدي جي توقع آهي ۽ اهو به ملين پائونڊ موڙيءَ تي ڪٽيو ويو آهي. پر چيف ڪمشنر کي اهڙن سببن ۽ ڪارڻن جو ڪو پتو ڪونه آهي، جن کي ڄاڻائي 9% منافعو ڪٽيو وڃي ٿو. سندس خيال آهي ته ٿي سگهي ٿو ته اهو منافعو اکرڻ جو پوتاميل هجي ۽ غلط نموني سان پيش ڪيو ويو هجي. نظر ائين اچي ٿو ته اهي انگ اکر انهن ماڻهن ڏنا آهن، جيڪي هن رٿا ۾ دلچسپي رکڻ ٿا. اها ڳالهه مختلف ڪمپنين جي چيئرمئن ائڊريو ڇپائي پڌري ڪئي آهي. سندس خيال آهي ته هن رستي سان تمام گهڻي آمدرفت شروع ٿي ويندي. ان آمدرفت جي وڌڻ جو في سيڪڙو ڪراچي

بندر جي ٽڪري ترقي سان ڳنڍي ٿو. هن جو اهو به ويچار آهي ته 1843ع ۾ ڪراچي وسيلي درآمد برآمد 122010 پائونڊ هئي. جيڪا 1854ع ۾ وڌي وڃي 1233000 اسٽرلنگ پائونڊن تي بيٺي هئي. جيڪڏهن آمدرفت کي ترقي وٺرائي ۽ سڌاريو ته اها تمام گهڻي وڌي ويندي ۽ منافعو به انهيءَ حساب سان وڌندو رهندو. اهڙيءَ ريت ٻه ملين موڙيءَ تي 9% منافع جي اڳڪٿي ڪئي وئي آهي. ائين سمجهڻ ڪو غير مناسب به ڪونه آهي پر شرط اهو آهي ته لاڳت ۾ پنجنون يا ڇهون حصو گهٽايو وڃي ته پوءِ منافعو 6% ڪٿي سگهجي ٿو وڌيڪ نه.

(۸) پنهنجي راءِ جو وڌيڪ اظهار هن ريت ڪري سگهون ٿا ته ريل پٿري جي تعمير جي تڪميل نهايت لازمي ٿي پئي آهي ۽ هن ڪم کي وقت سر پوري ڪرڻ لاءِ ڪمپني به جوڙي وئي آهي جنهن هن ڪم جي اڪلائڻ واسطي موڙي به ڪئي آهي. ايسٽ انڊيا ڪمپني هن سيڙپ تي 5% وياج ڏيڻ جو واعدو ڪيو آهي. هيءَ ڪمپني ڪراچيءَ کان ڪوٽڙي تائين ريلوي پٿري وڇائيندي. اتان کان پوءِ ملتان تائين آڳوٺن جي آمدرفت شروع ڪئي ويندي. هنن منصوبن مان اقتصادي فائدو تڏهن ٿي سگهي ٿو، جڏهن هن آمدرفت وسيلي پنجاب ۽ ڀر پاسي وارن علائقن جو تجارتي مال ۽ مسافر اچڻ وڃڻ شروع ڪن، جن جي آمدرفت واسطي ريل رستو هڪ اتساهه پيدا ڪري رهيو آهي. چيف ڪمشنر جي خيال موجب هن رستي جي ٻي ڪاميابي اها به آهي ته ريل وسيلي پنجاب جي راجڌاني تائين فوج ۽ فوجي سامان آسانيءَ ۽ بنا ڪنهن دير جي پهچائي سگهيو ۽ جيڪڏهن واقعي ائين ٿيندو ته سچ بچ اهو منصوبو ڪامياب سمجهڻ گهرجي.

(۹) هن کان اڳ هندستان ۾ ريلوي شروع ٿي چڪي آهي، جنهن مان معلوم ٿئي ٿو ته ريل گاڏين ۽ اسٽيشن جي تعمير ۾ ضرور سڌارو ڪرڻو پوندو ۽ هتي به انگلنڊ جي ريل گاڏين ۽ اسٽيشن جي تعمير کي لازمي ڏسڻو پوندو. چيف ڪمشنر هن ڳالهه کي گهڻو اهم سمجهي ٿو ۽ مسٽر برٽن به چيو آهي ته هتي استعمال ٿيندڙ گاڏا هتي ئي تعمير

ٿيندا. انهيءَ مقصد واسطي ڪم ايندڙ لوھ درآمد ڪيو وڃي. جلديءَ ۾ ڪم اڪلائڻ جو اڪيلو طريقو به اهوئي آهي. ريلوي اسٽيشن جي تعمير واسطي هن وقت تائين ڪا به رٿا ڪانه جوڙي وئي آهي. عام طور تي ائين چيو وڃي ٿو ته اهڙو منصوبو جوڙڻ وقت کان اڳي آهي. چيف ڪمشنر، مسٽر برنٽن جا تيار ڪيل اسٽيشن جا ڪي نقشا ڏنا آهن. اميد آهي ته جيڪڏهن کيس پنهنجي عقل تي آزاد ڇڏبو ته هي رٿائون ڏاڍي سهڻي نموني تباهي پوريون ڪندو.

(۱۰) اسٽيشن جي جڳهن جي تعمير بابت چيف ڪمشنر جو مشورو هي آهي ته اهي اهڙيون هجن جيڪي ٻاهرئين حملي کان محفوظ رهي سگهن. هاڻوڪن واقعن اسان جا ڪن ڪڙا ڪري ڇڏيا آهن. اهڙين ڳالهين کان لنوائڻ عقلمندي ڪانه ٿيندي. هندستان جي هر حصي ۾ هنن ڳالهين تي ڌيان ڏيڻ ضروري آهي. پر سڄن علائقن جي تحفظ جو رهندو وڌيڪ خيال ڪرڻ گهرجي. ريل جي پٽري به اهڙن برٽ علائقن مان گذري رهي آهي، جن جا رهواسي ڪجهه وڳوڙي سوچ سان تعلق رکن ٿا. ريل پٽريءَ جي ٻنهي پاسن کان بچاءُ واسطي ڪجهه هٿ ڪڍي. پر اها اهڙي هجڻ گهرجي، جنهن مان ماڻهو اڪري به سگهن. مان مسٽر برنٽن جي ان صلاح سان متفق آهيان ته تحفظ لاءِ لوڙهو هجي. هن ملڪ ۾ ڪنڊن وارا ڪيترا ٻوٽا آهن، جن کي ريل پٽري جي ٻنهي پاسن کان پوکي هي مقصد پورو ڪري سگهجي ٿو.

(۱۱) مسٽر برنٽن جي رپورٽ جي انجنيري شعبي ڏانهن ڪو اشارو ڏيڻ ضروري ڪونه آهي. پر جيتري قدر سندس هن بيان جو تعلق آهي ته ريلوي اسٽيشن جي جڳهه کان پري هڪ ميل ايراضي ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرن جي ضابطي هيٺ هجڻ گهرجي. هن مان سندس مقصد اهو آهي ته نون ڳوٺن جي تعمير واسطي صحت ۽ صفائي جو خيال رکڻ ۽ اڏاوت ۾ هڪ جهڙائي جو هئڻ به ضروري آهي. چيف ڪمشنر جو هن معاملي ۾ خيال آهي ته اهو ضابطو فقط انهن اسٽيشنن سان هجڻ گهرجي جن جي ڀرسان ڪا آبادي نه هجي ۽ سڄو پٽ پيل هجي. اهڙن علائقن

۾ چيف ڪمشنر پنهنجي ضلع انتظاميه کي هدايت ڪندو ته ڪير به مناسب حدن اندر جڳهه نه اڏي. جيڪڏهن اڏي ته ڪمپني کان اهڙي اجازت وٺي. مان سمجهان ٿو ته مسٽر برنتن جو خيال به ائين ئي هوندو. هن هڪ ٻيو سوال به اٿاريو آهي ته ريلوي لاءِ ڪم ايندڙ زمين سرڪار ڏيندي يا نه! ان زمين تي جيڪڏهن مالڪن جي ڪا مليڪت ۽ ان جي تباهي جي صورت ۾ ان جو معاوضو به حڪومت ڀريندي يانه. هندستان ۾ ٻيون به ريلوي پٽريون ٺهي تيار ٿيون آهن. اهڙا معاملن انهن ريلوي ڪمپنين جي آڏو آيا هوندا. هاڻي ڏسڻو اهو پوندو ته جهڙيءَ ريت انهن ريلوي ڪمپنين اهڙا معاملن اڪلايا هوندا، تهڙيءَ ريت هتي به اڪلايا وڃن.

(۱۲) مسٽر برنتن هڪ ٻئي مسئلي تي به ڳالهايو آهي. چيف ڪمشنر جي خواهش آهي ته ان تي به پنهنجي راءِ جو اظهار ڪري. يعني ريلوي جو ڪم ڪنهن کي ڏنو وڃي. چيف ڪمشنر کي شڪ آهي ته جيڪڏهن هن ڪم جو ٺيڪو انگلنڊ جي ڪنهن ماڻهوءَ کي ڏنو ويو ته وقت سر اڪلائي ڪونه سگهندو. ڇو جو اهي هن ملڪ ۾ نوان هوندا ماڻهو به اوڀر ٻولي به ٻئي ڀر جي ڪو يورپي ماڻهو هتي ملي وڃي ٿو ۽ پئسي واري ڌر آهي ته اهڙي ماڻهوءَ کي ترجيع ڏيڻ لازمي آهي. پر اهڙا ماڻهو پنجاب ۾ ان لپ آهن. مگر هتان جا ڏيهي ماڻهو به اڳتي اچڻ لاءِ تيار آهن. هتان جا ماڻهو ريلوي جي تعمير ۾ ڪم ايندڙ هر شيءِ جو پوراڻو ڪري سگهندا، ڇاڪاڻ ته کين خبر آهي ته ڪهڙي شيءِ ڪهڙي جاءِ تان ملي سگهندي آهي. ڪيترن ماڻهن کي واهن جي ٺيڪداريءَ جو وسيع تجربو آهي ۽ انجنيئري کاتي جا ٻيا ٺيڪا به ڪندا آهن. جيڪي ريلوي جي ڪم جهڙا آهن. کين يورپ کان ايندڙ نون ماڻهن کان وڌيڪ تجربو آهي. تنهن ڪري مان اهڙن يورپي ماڻهن کي ريل جي ٺيڪي ڏيڻ جي حق ۾ ڪونه آهيان ۽ خواهش آهي ته اهو ڏيهي ماڻهن کي ٺيڪو ڏنو وڃي. اهڙن ماڻهن کي ٺيڪي ڏيڻ سان اسان ڏيهي ماڻهن مان وچ وارو هڪ ڌوڌو طبقو (gobetween) پيدا ڪري

وجهنداسين. نيڪيدار فقط اهو ڪم ڪري سگهندو آهي، جيڪو انجنيئر. پر تيسٽائين نگهباني ڪئي ويندي آهي، جيستائين کين سنو تجربو ٿي وڃي. چيف ڪمشنر کي به اهڙو ويساھ آهي ته خود مسٽر برنٽن به اهڙي خيال جو آهي. هن جيڪو ريل جي پٽري جي تعمير تي خرچ جو ڪاٿو لڳايو آهي، سو گهڻو ڪري شين جي هتان جي اگھ مطابق آهي. جيڪڏهن يورپ مان ڪو نئون ماڻهو ايندو ته کيس هتان جي بازارين جي اگھ جو ڪو پتو ئي ڪونه هوندو تنهن ڪري کيس نقصان پئجي ويندو نتيجي ۾ اهو ڪمپنيءَ جي پريشانِي جو سبب بڻبو.

(۱۲) معلوم ٿيو آهي ته مسٽر برنٽن ۽ سندس ٻانهن ٻيلي انجنيئر ريلوي جي نئين پٽري جي سروي لاءِ سنڌ وڃي رهيا آهن. جيستائين انگلنڊ جي اختياري وارن وٽان هن ڪم جي منظوري نه ملندي، تيسٽائين هي ڪم شروع ڪونه ڪيو ويندو. هن ڪم ۾ دير ضرور ٿيندي جنهن کان لنوائي به ڪونه ٿو سگھجي. پر گهربل ضروري جاچ پرتال ڪري ڊائريڪٽرن کي ڄاڻ ڏني وئي آهي. سروي به خير خوبيءَ سان پوري ٿي وئي آهي. هن مان معلوم ٿئي ٿو ته ريل جي پٽري ته ضرور وڃائي ويندي، جنهن ۾ شڪ شبھي جي ڪا گنجائش ڪانه آهي. چيف ڪمشنر جي دلي آس اها آهي ته هن رٿا تي ڪم ڪرڻ واسطي حڪم به جلد ئي روانا ڪيا ويندا.

مسٽر بونٽن جو خيال آهي ته جيڪڏهن حالتون سٺيون رهيون ته هيءُ ڪم پوري ٿيڻ ۾ گھٽ ۾ گھٽ چار سال وٺندو. هي نهايت اهم ڪم آهي، جنهن سان پنجاب کي تمام گھڻو فائدو ٿيندو تنهن ڪري جيترو به جلد شروع ٿئي اوترو سو.

(۱۴) آخر ۾ مون کي هن ڳالهه لکڻ جي به هدايت ڪئي وئي آهي ته چيف ڪمشنر سمجهي ٿو ته مسٽر برنٽن ۽ سندس ٻانهن ٻيلي انجنيئرن تمام سنو ۽ ايمانداريءَ سان ڪم ڪيو آهي. هن وقت تائين جيڪو هن عملدارن ڪم ڪيو آهي، سو اطمينان جوڳو آهي. انجنيئري نقطهءِ نگاهه کان جيڪي سروي جون خوبيون يا خاميون آهن، سي ان

فن جا ڄاڻو ماڻهو پرکي سگهندا. پر جيتري قدر مسٽر برنٽن جي انتظامي صلاحيتن جو تعلق آهي ته هن اهو سارو ڪم ڏاهپ ۽ استقلال سان ڪيو آهي ۽ پنهنجن نائين سان سندس سلوڪ نهايت ٻاجهارو رهيو آهي. هن ڪڏهن به مقامي انتظاميه سان اگهاڙي ڏند ڪونه ڳالهايو ۽ نه ڪنهن ڳوٺاڻي کي اهڙي شڪايت جو موقعو ڏنو. کيس جيڪو به ڪم سونپيو ويو، سو ڌيان ۽ گيان سان لڳاتار ڪندو رهيو. جڏهن وڳوڙي حالتون هيون، تڏهن به هو پير پساري ماڻ ڪري ويهي ڪونه رهيو. چيف ڪمشنر جي خيال ۾ هن ڪم سان لاڳاپيل سڀ ڌريون مبارڪ باد جون مستحق آهن.

اوهان جو مخلص

اي . ايڇ . پاسڪ

چيف ڪمشنر جو آفيشيئيٽنگ سيڪريٽري

**سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي 18 جنوري 1858ع تي
سڏايل ٽين سالهائي عام گڏجاڻيءَ جي ڪارروائي.**

سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي ٽين سالهائي گڏجاڻي خميس ڏينهن ڪمپني جي آفيس ۾ سڏائي وئي. مسٽر ڊبليو . پي . ائنڊريو. جيڪو هن ۽ چيف ڪمپنين جو پڻ چيئرمئن آهي، صدارت ڪئي. سندن خيال هو ته سنڌوءَ وسيلي ڪراچي بندر ۽ اتر اولهه وارن علائقن وچ ۾ ڪو لاڳاپو پيدا ڪجي.

سيڪريٽري مسٽر برنويل هي اجلاس سڏايو هو، جنهن پڻ اشتهار پڙهي ٻڌايو. هن اجلاس ۾ رپورٽ پڙهي وئي، جيڪا هيٺ ڏجي ٿي:
چيئرمئن جو چوڻ آهي ته اڄ اوهان کي هڪ عام ۽ هڪ خاص ڳالهه اڪلاڻي آهي جن مان هڪ جو واسطو سنڌ ريلوي جو ٺيڪو آهي. ٻي ڳالهه ته اوهان کي پنجاب ريلوي جي تعمير واسطي منظوري ڏيڻي آهي. ۽ ان ناتي سان ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ سان هڪ ٺاهه به ڪرڻو آهي. چيئرمئن ٻه سال اڳ، حصيدارن سان مليو هو. هن کين

سمجهايو هو ته ڪراچيءَ کان سنڌوءَ تائين ريل جي اڏاوت سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جو مکيه ڪم آهي. هي پشاور کان سمنڊ تائين آمدرفت جو پهريون قدم آهي. بعد ۾ هن آمدرفت جي سولائيءَ سان تڪميل واسطي هن رٿا کي مختلف حصن ۾ ونڊيو ويو هو. سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي پهرئين مرحلي واري سيڙھپ جو ڪاٿو 750000 اسٽرلنگ پائونڊ لڳايو ويو هو. پر نه ته هن ڪمپنيءَ ۾ نه وري ايسٽ انڊيا ڪمپني سوچڻ ويچارڻ جي تڪليف ڪئي ته هيءَ موڙي ان ڪم ڪرڻ لائق آهي يانه. ان کان پوءِ ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ فقط 500000 پائونڊ موڙي ڪئي ڪرڻ ۽ ان کي 5% وياج ڏيڻ جو يقين ڏياريو. ايسٽ انڊيا ڪمپني سان گڏ ان جي انجنيئرڻ به هن رقم کي هن ڪم لاءِ ناڪافي سمجهيو هو. پر جيئن اها ڪمپني ايتري رقم جي ضمانت ڏئي ٿي سگهي، تنهن ڪري سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي نالئي واري حيثيت به اها بيهارِي ڇڏي. ان صورتحال مطابق حصيدارن کي گذارش ڪئي وئي ته جيڪڏهن مناسب سمجهن ته اهي پنهنجي حصي جي رقم اڳواٽ پيارين. ايسٽ انڊيا ڪمپني وري ٻين کي 500000 پائونڊ موڙي گڏ ڪرڻ لاءِ چيو آهي.

ڊائريڪٽرن طرفان اهڙي رپورٽ لکي ڪجهه ڏينهن اڳ مالڪن کي هٿ ۾ ڏني آهي. ان ڪري چيئرمئن هن گڏجاڻيءَ کي ڪجهه وقت لاءِ مڪمل ڪري ڇڏيو هو. انهيءَ ڪري ته جيئن صورتحال کي وڌيڪ سمجهي سگهجي. ٻيو رپورٽ به تمام گهڻي ڊگهي هئي ۽ مالڪن جي نتيجن کي سمجهڻ لاءِ وقت جي ضرورت هئي ڇو جو کين ئي ان منصوبي لاءِ رقم مهيا ڪرڻي هئي.

ڪمپنيءَ گذريل سال تي پيرا خاص گڏجاڻيون ڪيون هيون. ان موقعي تي به چيئرمئن مالڪن سان مخاطب ٿيو هو ۽ ان موضوع تي ڳالهايو هو، ڇاڪاڻ ته اهو موضوع کيس نهايت اهم محسوس ٿيو هو. پر پڪ واسطي، هن گڏجاڻي جي اجازت سان ڪي چار اکر ڳالهائيندو جيڪي اڳئين اجلاس کان وٺي هن ضروري پئي سمجهيا آهن.

پهرين ڳالهه، هن جو ڪراچي بندر وٽ پاڻيءَ جي گهرائيءَ ڏانهن اشارو آهي. سوچڻ واسطي هي نهايت ضروري نڪتو آهي. ڇاڪاڻ ته ان جو لاڳاپو سئون سئو سندن منصوبي سان آهي، جنهن تي هو پري پئسن جي خرچ ڪري رهيا آهن. پر ڪيس اهو ٻڌائيندي خوشي ٿئي ٿي ته جڏهن به هن مذڪوره موضوع تي ڳالهايو آهي ته گهڻي اونهائي جو ذڪر ڪيو آهي. ٻه سال اڳ جي ڳالهه آهي ته هن ٻڌايو هو ته ڪناري وٽ پاڻي جي ماپ 17 1/2 فوٽ آهي. هڪ سال گذرڻ کان پوءِ هڪ ڀيري جوڳي ماهر وٽان معلوم ٿيو، جنهن نهايت خبرداريءَ سان اهڙي معلومات حاصل ڪئي هئي، ته پاڻي جي اونهائي 21 1/2 هئي. هاڻي ڪمپنيءَ جي مالڪن جي هٿن ۾ سنڌ ۾ رهندڙ ڪمپنيءَ جي ايجنٽ جي ڇيل رپورٽ آهي. سندس چوڻ آهي ته وڃڻ جي ڇاڙهه وقت سارو سال پاڻيءَ جي ماپ پورا 26 فوٽ آهي. ”هيولنڊسي“ لنڊسي نالي هڪ آگبوت جهازن کي بندر ۾ اندر وٺي ويندو آهي يا بندر کان گهلي سمنڊ ڏانهن رهبري ڪندو آهي. هن لکيو آهي ته هڪ ڏينهن تجارت سان لاڳاپيل آگبوتن جا ڪيترا ڪيپٽن هيولنڊسي تي چڙهي ويا ۽ ڪناري واري ساري پاڻي جي ماپ وٺندا رهيا ۽ کين ڪٿي به 26 فوٽن کان گهٽ پاڻي نظر ڪونه آيو. هيولنڊسي جي ڪيپٽن ڊارڪ جو هن بابت پڪو يقين آهي ته هن ڪاريءَ ۾ ڪڏهن وڃڻ جي ڇڙهندي ئي ڪانه آهي ۽ ٻارهو ئي پاڻي هڪ جهڙو هوندو آهي ۽ ڪاري جي مکيه حصي ۾ 26 فوٽن کان ڪڏهن گهٽ پاڻي رهيو ئي ڪونه آهي. يعني ڪراچي بندر وٽ سمنڊ جي گهرائي 26 فوٽ آهي ۽ جيڪڏهن ”ليويٿان“ جهڙو وڏو جهاز ڪراچي ويندو ته سولائي سان وڃي بندر ڪندو. پر ليويٿان کي ڪراچيءَ لاءِ چارٽر ڪري. (تازين جو زيڪو)

اڳينءَ گڏجاڻيءَ دوران هن مالڪن کي ٻڌايو هو ته ريلوي پٽري واري ليڪ جي تعين ڪرڻ ۾ گهڻي دير لڳي وئي آهي. هاڻي کين ٻڌائيندي ڪيس خوش ٿي رهي آهي ته بمبئي حڪومت ريل پٽري جي ليڪ کي منظور ڪري ڇڏيو آهي. گذريل سيپٽمبر ۾ ان منصوبي جي

ڪمڀن کي هندستان موڪليو ويو. ان سان گڏ ڪيس هن ڳالهه تي به خوشي آهي ته هن منصوبي سان لاڳاپيل انجنيئر ڪنهن ٻئي پاسي وڃي ڌيان ڏنو ۽ ٻين ريل پٽڙين وڃائڻ لاءِ وڃي سروري ڪئي، جيڪي اڳتي هلي هن ڪمپني جي منافع جي سبب بڻبيون. جيتري قدر ڪراچي ۽ منهوڙي وچ ۾ ريل جو تعلق آهي ته اها ڪا برانچ لائين ڪانه آهي، پر پنهنجي لحاظ سان ٿوري فاصلي واري سهي پر هڪ وڏي لائين آهي. چيئرمئن ڪمپنيءَ جي مالڪن کي هي ڳالهه ياد ڏيارڻ ٿو گهري ته جڏهن هن کان اڳ واري گڏجاڻيءَ ۾ پاڻ مليا هئاسون ته ڪين مسٽر بارتل فريئر جي خيال کان واقف ڪيو هو ۽ ٻڌايو هو ته هن ٿوري فاصلي واري ريلوي پٽڙي ڪمپني لاءِ وڏي منافع جي سبب بڻبي. هاڻي تازو هن رڄ چڱي مٽس ان ٿوري حصي سان لاڳاپيل آمدرفت جا انگ اکر لکي موڪليا آهن، جيڪو چئن ملين تي مشتمل مس ٿيندو. پڪ آهي ته هي ٿوري پنڌ واري ريل پٽڙي ريل جي ڊگهي حصي کان منفعي ڏيڻ ۾ گوءُ ڪٿي ويندي. سال 1856ع دوران هن ننڍڙي رستي سان 107066 گاڏيون، 14914 گاڏا، 46251 گهوڙا ۽ 900000 پيادل مسافر گذريا جيڪي يورپي ۽ ڦيهي هئا. مختصر ته اها آمدرفت اچرج جهڙي آهي. آمدرفت جا اهي انگ اکر سال 1856 سان واسطو رکن ٿا، جيڪڏهن ائين چئجي ته انهيءَ حصي جي آمدرفت جنگ ڪري وڌي آهي، ته صحيح ٿيندو ڇاڪاڻ ته منهوڙي ۾ هٿيار باروت ۽ ٻيو فوجي سامان رکيل آهي، جيڪو گذريل سالن دوران هيڏي هوڏي پئي موڪليو ويو آهي. ڇاڪاڻ ته هندستان جي ڪن علائقن ۾ بغاوت شروع ٿي وئي هئي، جنهن کي دٻائڻ واسطي هٿيار باروت جي ضرورت هئي. انگريز سرڪار کي هن معاملي ۾ سوچڻ ويچارڻ گهرجي ته ڪراچي بندر جي اهميت ۽ اصلي قدر ڇا آهي. (تازيون) هن منصوبي جو تجارتي طور به جيڪڏهن صحيح نموني سان جائزو ورتو وڃي ته پوءِ هيءَ ڳالهه هن اجلاس لاءِ باعث تعجب ٿيندي ته سنڌو ماڻهيءَ جو واپار گذريل ڏهن سالن دوران 353400 اسٽرلنگ پائونڊن کان وڌي 1420187

پائونڊن تي وڃي بيٺو آهي. اهي انگ اکر سرڪاري ڪاغذن مطابق آهن. گذريل عرصي دوران بخارا کان ايندڙ پٽ جي برآمد 376 پائونڊن جيتري ٿي هئي جيڪا وڏي هاڻي 32017 پائونڊن تي اچي بيٺي. سال 1847ع ۾ هتان ان 1859 پائونڊن جي ماليت جيتري رواني ٿي. پر گذريل سال جا انگ اکر 311590 پائونڊ آهن. اهي ڏيان چڪائيندڙ حقيقتون آهن. جن کي هن گڏجائي ۾ ظاهر ڪرڻ مناسب سمجهيو ويو. سندس ويچار آهي ته هن قسم جي معاملن تي سوچڻ ويچارڻ ڪمپني جي دائره عمل کان ٻاهر ڪونه آهي. ڇاڪاڻ ته هنن قسمن جي ڳالهين تي منصوبي جي ڪاميابيءَ جو دارومدار آهي.

هن کان علاوه هڪ ٻي ڳالهه به آهي، جيڪا هن ضروري سمجهي آهي ته هن گڏجائي ۾ پيش ڪئي وڃي. ڇاڪاڻ ته انهيءَ جو به سندن مليڪت تي وڏو اثر پوي ٿو. يعني سنڌو ڪناري ڀرسان ڪوئلي جي ڪاٽين جو پتو پيو آهي. ان ڪوئلي جو ايسٽ انڊيا جي هڪ آگبوت ”نيمراڊ“ ۾ استعمال ڪري تجربو ڪري ڏنو ويو، جيڪو ڪامياب ثابت ٿيو. آگبوت آمدرفت سان لاڳاپيل سڀ ڪامورا تجربن ڪرڻ مهل جاءِ واردات تي موجود هئا. پوءِ ڪوئلي بابت ٺاهيل سرڪاري رپورٽ کين پڙهائي ٻڌائي وئي.

هن موقعي تي کين هن حقيقت کان به آگاه ڪيو وڃي ٿو ته ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرن ڪراچيءَ کان ڪوٽڙيءَ تائين ريل پٽڙيءَ جو ٺيڪو بري ائڊ ڪمپنيءَ کي ڏنو آهي. اها ڪمپني پنهنجي ايمانداري ڪري گهڻو مشهور آهي، جنهن هندستان واري اڀيٽ ۾ ريل وڃائڻ جي سلسلي ۾ گهڻو پاڻ ملهايو آهي. ٺاه موجب هن ڪمپني کي مذڪوره ٺيڪو ٻن سالن ٽن مهينن ۾ پورو ڪري ڏيڻو آهي. کين پنهنجي ساک کي قائم ڪرڻ ۾ هن ڪمپني کي مطمئن ڪرڻ لاءِ ائين ڪرڻو پوندو. ساڳئي وقت ٺيڪي ڏيڻ وقت به نهايت خبرداريءَ کان ڪم ورتو ويو آهي. انهيءَ لاءِ ته جيئن ڪم جوڳي ڳالهه ڪرڻ ۾ لڪجڻ کان رهجي نه وڃي. جيڪڏهن مقرر ڪيل ڪم مقرر ٿيل وقت کان هفتو اڳي ختم

ڪيو ويو ته اهڙي جلدي اڪلاءَ لاءِ بونس رکيو ويو آهي، پر جيڪڏهن مقرر ڪم، مقرر وقت کان هڪ هفتو دير سان اڪلايو ويو ته هفتي جي اهڙي دير واسطي ڏنڊ ڏوهه به رکيو ويو آهي، جيڪو نيڪيدار ڌر پري ڏيندي.

هڪ مالڪ: مهرباني ڪري چيئرمئن اهو ٻڌائي ته نيڪو ڪيتري رقم ۾ ڏنو ويو آهي؟

چيئرمئن: اهو ٻڌائي ڪونه ٿو سگهي. ڇاڪاڻ ته نيڪي جي رقم مختلف شين جي اگهن تي دارو مدار رکي ٿي.

ٻيو مالڪ: اسان جي قبضي ۾ ڪهڙي قسم جي زمين آهي؟

چيئرمئن: ڪمپنيءَ جي قبضي ۾ اها ضروري زمين آهي، جيڪا حڪومت طرفان ڏني وئي آهي. في الحال ڪياماڙي کان ڪراچيءَ تائين زمين قبضي هيٺ آهي، جنهن تي ڪم شروع ٿي چڪو آهي.

تنهن کان پوءِ هن انڊس اسٽيم فلوٽيلا ۽ پنجاب ريلوي تي ڳالهائيو جن جو هن منصوبي سان گهرو تعلق هو. هن وڌيڪ چيو ته مالڪن کي اها خبر ضرور هوندي ته انڊس اسٽيم فلوٽيلا جي قيام واسطي پارليامينٽ ذريعي اختيار ورتا ويا هئا ۽ اهو پڻ بندوبست ڪيو ويو ته ان مقصد واسطي سنڌ ڪمپني موڙي ڪئي ڪندي ۽ اها موڙي انڊس فلوٽيلا سان ڪنهن خاص نقطه، نظر سان لاڳو ڪئي وئي هئي. ان موڙيءَ کي سنڌ ريلوي واري سان گڏائڻ ملائڻ نه گهرجي. اصول موجب انهيءَ ٻنهي موڙين کي الڳ الڳ ڪتب آڻڻو آهي. ٻنهي موڙين جا اڪائونٽ آهن. ٻنهي مان هر هڪ منصوبي جون خوبيون خاصيتون جدا جدا آهن. ٻنهي منصوبن جا نوان شيئر ٻنهي منصوبن جي مالڪن کي الڳ الڳ آڇيا ويا آهن. ٻنهي منصوبن جي موڙيءَ ۽ روينيو جا اڪائونٽ به الڳ الڳ رکيا آهن. تنهن ڪمپنين ۾ فقط وياج ساڳيو آهي، تنهن ڪري چئي سگهجي ٿو ته انهن جي مئنيجمينٽ ساڳي هوندي، پر تنهن ڪمپنين جو هڪ جاگرافيائي خطي ۽ هڪ تجارتي واسطي سان تعلق آهي. فلوٽيلا سان لاڳاپيل حصن جي ادائگي ڪئي وئي آهي. اها پنهنجن

پنهنجن حصن جي رقم پيارڻ جي پهرين ڪوٺ هئي. هن رٿا کي هٿ ڪرڻ واسطي ٿورو وقت به زيان ڪونه ڪيو ويندو. ايسٽ انڊيا ڪمپني، سنڌوءَ ۾ بهترين قسم جي آڱوٺن تي مشتمل جديد آمدرفت قائم ڪرڻ واسطي هڪ ڪميشن جوڙي آهي جنهن ۾ بمبئي سرڪار جو ڪنسلٽنٽ انجنيئر ميجر ڪرافورڊ، انڊين نيوي جو مسٽر بالفور ۽ مئرين انجنيئرنگ جو هڪ تجربڪار عملدار ڪم ڪري رهيو آهي. مذڪوره ڪميشن جي تيار ڪيل رپورٽ ڇاپي معلومات لاءِ اسان ڏانهن موڪلي ڏني آهي. جيڪا پڙهڻ مان پتو پوي ٿو ته ڪميشن جي ماهرن به حرف به حرف هن ڪمپنيءَ جي انجنيئرن جي خيالن جي پٺڀرائي ڪئي، جيڪا پڻ خوشيءَ جي ڳالهه آهي. (ٽائيمز)

جيتري قدر پنجاب جي ريل پٽريءَ جو تعلق آهي ته اها 248 ميل ڊگهي آهي جيڪا ملتان کان شروع ٿيندي ۽ لاهور کان ڦري امرتسر وٽ پهچي دنگ ڪندي. اها به نهايت خوشيءَ جي ڳالهه آهي جو جنهن علائقي مان اها ريل پٽري گذري ٿي، سو صفا سئون سڌو پٽ آهي منجهس انجنيئرنگ سان لاڳاپيل ڪابه ڏڪيائي ڏسڻ ۾ ڪانه ايندي. ڪٿي به دڙو، مٿاهين ۽ پٽ نظر اچي ته اها ڏاهي ريل جي پٽري وڃائي وڃي. مشهور ڏاهي سرجان لارنس جهڙي ماڻهو کي پنجاب جو ڪرتا ڌرتا مقرر ڪيو ويو آهي، پر اهو مٿئين هندستان جو به واڳ ڏئي بنايو ويو آهي. هن صاحب اختياري وارن طرفان منظور ڪيل هن منصوبي جي پر زور سفارش ڪئي آهي ۽ هن ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرن کي چڻ پنهنجو ٿورائتو بنائي ورتو آهي. هن کان علاوه اها چڻ مسٽر برنٽن ۽ سندس ٻانهن هيلي اتالي جي قابليت ۽ اهليت جي فائدي ۾ هڪ بهترين شاهدي به آهي، جنهن هاڻي تازو لاهور مان خط لکي حقيقت کان آگاهه ڪيو آهي ته جنهن علائقي مان رٿيل ريل پٽري گذري رهي آهي، سو ڏاڍو سئون سڌو پٽ آهي. پٽري جي رستيءَ جڙائي واسطي هر قسم جون سهولتيون موجود آهن. اهڙيون سهوليتون سنڌ ريلوي پٽري جي وڃائڻ ۾ به موجود ڪونه آهن. مسٽر برنٽن اهڙو پورهيت ۽ سچار

ڪامورو آهي، جيڪو هن ڪمپني طرفان هزار مبارڪون لھڻي ٿو. هن صاحب ريلوي لاءِ سروي جي شروعات ڪئي ته بنگال فوج ۾ وڳوڙن منهن ڪڍيو. هي ۽ هن جو سارو اٿالو ڏينهن ۾ ٻه ڀيرا فوجي مشقون به ڪندو هو ۽ پنهنجو فرض به ادا ڪندو هو. گرم موسم ۽ وڳوڙي حالتن ۾ هو ائين ڪم ڪندو رهيو، جن انگلنڊ جي خوشگوار موسم ۾ ڪم ڪندو هجي ۽ پنجاب ريلوي جي سروي، هن فقط ستن مهينن جي ٿوري عرصي ۾ پوري ڪري ڏيکاري.

سرجان لارينس اختياري وارن کي زور ڀريو ته هن منصوبي تي هڪدم ڪم شروع ڪري مڪمل ڪيو وڃي. ڇاڪاڻ ته هي رستو سياسي فوجي نقطه نظر کان وڏي اهميت رکي ٿو. هن جو اهو حوالو رپورٽ جي آخر ۾ ڏنو ويو آهي. اختياري وارن کي هن منصوبي جي تڪميل لاءِ زور ڀرڻ هن رستي جي اهميت جي فائدي ۾ هڪ وزندار شاهدي آهي. (ٽاڙيون)

پنجاب ريلوي جي سروي ٿيڻ کان پوءِ ڊائريڪٽرن کي پشاور واري لائين تي سروي ڪرڻ جو اختيار مليو آهي، جنهن جي ڊيگهه 256 ميل آهي.

هن کان سواءِ ڊيسا ۽ ڍاڍر وارين لائينن جا پڻ اختيار ملي چڪا آهن. پويون ريل رستو سڌو وڃي بولان لڪ وٽ پهچندو. ريل جي انهن ٻنهي رستن واسطي مسٽر فريئر ۽ جنرل جئڪ پرزور سفارش ڪئي آهي، ڍاڍر وارو ريل جو رستو 160 ميل ڊگهو آهي، جيڪو سکر، شڪارپور کان ٿيندو جيڪب آباد پهچي ٿو. اهو سکر کان 50 کان 60 ميل پري آهي. پشاور کان ايندڙ لائين اچي هن سان ملندي آهي. معلوم هجڻ گهرجي ته جيڪڏهن دشمن فوج هن لڪ وسيلي هندستان تي حملو ڪندي ته انگريز لشڪر ان جي پاسي کان يا پٺيان ڦري جوابي ڪاروائي ڪري سگهندو. هن ڪمپني جا مالڪ پنهنجي بهترين دوست مسٽر فريئر جا خيال ته اڳئي ٻڌي چڪا آهن، جن ۾ هن مذڪوره لڪن جي اهميت تي زور ڏنو آهي. انگريزن پنهنجو پاڻ کي

هندستان جو سگهارو حڪمران ثابت ڪيو آهي. تنهن ڪري اسان کي هر حڪمت عملي مطابق هن ملڪ تي قبضو رکڻ کپي. هي نقطہ نظر نهايت اهم آهي. جنهن کي آڏو رکي سنڌو ماڻھو مان رابطي جي رستن تيار ڪرڻ جي شروعات ٿي رهي آهي. هيءُ اتر اولهه هندستان تائين فوجن رسائڻ واسطي سنڌو ۽ نندي ۾ ننڍي رستي رستو آهي. هنن علائقن ۾ ڪي وڳوڙي نسل به رهندا آهن، جيڪي هاڻي اسان جا اتحادي آهن. تازين فوجي مهمن دوران مشڪلاتن جو ڪارڻ بڻيا هئا. هاڻي اسان کي ثابت ڪرڻو پوندو ته اسان پنجاب ۽ هندستان جي مٿين علائقن جي قبضي واسطي سندن سگهه ۽ سورهياڻي تي ڪونه ٿا پياڙيون، پر اوهان سان گڏ يورپي فوج به اسان سان موجود آهي. سندس اشارو پنجابي سڪن ڏانهن آهي، جن کي اويپر جا پالادن (PALADEIN) سڏي ٿو. (تاڙيون)

ڊيسا وارو علائقو سنڌو ۽ پار 260 ميل پري آهي. پر اوڏاهين ريلوي کي وڌائڻ به نهايت اهم آهي. ڇاڪاڻ ته هن ريل پٽڙي وسيلي سنڌ بمبئي سان به گڏجي ويندي. انهيءَ وسيلي راجپوتانا ۽ وچ هندستان جي علائقن تائين به رسي وڃيو ۽ هن باق جي انجن وسيلي هندستان جي اڀيٽ جا ٻه مخالف پاسا هڪ ٻئي سان ملي ويندا. هي اهڙيون ڳالهيون آهن، جيڪي اوهان سان اڳتي هلي به ڪري سگهجن پيون، پر مليل رپورٽ تي اوهان جي راءِ وٺڻ ۽ حساب ڪتاب ڏيڻ وٺڻ جي ضرورت پيش آئي. ان ڪري سانگي سان اهي حال احوال به ٿي ويا. سر هر مٿ هن رت جي تائيد ڪئي.

ڪمپنيءَ جي هڪ مالڪ ملتان واري ريلوي لائين جي اڏاوت واري معاملي ۾ ڪجهه ڦير گهير ڏانهن چيئرمئن جو ڌيان ڇڪايو. ڇاڪاڻ ته پهريائين اتي ٻئيءَ لائين ٺاهڻ جو ارادو ڪيو ويو هو. پر پوءِ پتو پيو ته اها سنگل لائين ٺهي رهي آهي. چيئرمئن جي اندازي موجب پهريائين سوچيو ويو هو ته انهيءَ رستي سان آمدرفت تمام گهڻي هلندي. جيڪڏهن شروعات ۾ ئي ٻئي لائين وڃائي وئي ته ڪمپني وڏي خرچ

کان ٻڃي پوندي. هن وري هڪ نڪتي ڏانهن چيئرمئن جو ڌيان ڇڪايو ته نقشي تي نظر وجهڻ سان هڪ ڳاڙهي ليڪ ڏسڻ ۾ ايندي، جيڪا خير لڪ ڏانهن ويندڙ ريل پٿريءَ جي نشاندهي ڪري ٿي. هن رستي ۾ هڪ وڏو وڪڙ نظر اچي ٿو. جيڪڏهن ان وڪڙ جا ڪي ضروري سبب نه آهن ته ڇو نه ان کي سڌو ڪيو وڃي.

چيئرمئن کيس جواب ۾ چيو ته، ”ملتان، لاهور ۽ امرتسر واري ريل تي آمدرفت تمام گهڻي رهندي، جنهن ۾ ڪنهن به شڪ شبهي جي گنجائش ڪانه آهي.“ پر پوءِ گهڻي سوچ ويچار، آمدرفت سان لاڳاپيل صلاحڪارن ۽ ڪمپنيءَ جي عملدارن سان مشوري کان پوءِ سنگل لائين جي تعمير جو فيصلو ڪيو ويو. ٻئي لائين وڃائڻ سان پلين ٺاهڻ ۽ ريل جي رستي جي پراءِ واسطي گهڻو خرچ اچي وڃي ها. پر جتي ضروري سمجهيو ويو آهي، اتي ريل جي ٻئي لائين به وڃائي وئي آهي. اهڙي ريت لاهور ۽ امرتسر وچ ۾ ٻئي لائين وڃائڻ جو ارادو آهي. جيتري قدر وڏي وڪڙ جو سوال آهي ۽ ڪمپنيءَ جي معزز مالڪ جو خيال آهي ته ان وڪڙ کي ڪڍيو وڃي. هن ڏس ۾ گذارش آهي ته هي وڪڙ انهيءَ ڪري آهي جو ريل لاهور ۽ امرتسر ڏانهن وڃي رهي آهي. لاهور پنجاب جي راجڌاني آهي ۽ امرتسر اهم واپاري مرڪز آهي، جتي ٽن ملين جيترو ساليانو واپار هلندو آهي. ريل رستي اهم ماڳن کي ڳنڍڻو هو. اتان وري پٿريءَ کي پشاور ڏانهن وڌائڻو هو. تنهن ڪري اهو وڪڙ ڪرڻ نهايت لازمي هو. نه ته هي رستو تمام گهڻو، فاصلو سڌو آهي ۽ شاهي سڙڪ سان گڏ پيو هلي. جيڪڏهن سڌو رستو اختيار ڪيو وڃي ها ته سنڌوءَ جي ڪنار وٺي پوي ها. ۽ ائين ڪرڻ سان وڏا شهر هن رستي کان ڪٽجي وڃن ها ۽ جنهن مقصد واسطي هي رستو تعمير ٿي رهيو آهي، سو فوت ٿي وڃي ها. ان ڪري رٿيل ريل پٿريءَ جيئن نظر اچي رهي آهي، سائي تمام سٺي آهي، جيڪا فوجي ۽ تجارتي مقصدن واسطي وڏن فائدين واري ثابت ٿيندي.

هڪ مالڪ: ڇا اها ڳالهه سچي آهي ته ڪمپني پنجاب ريلوي

پٽري جي جڙائي واسطي اتان جا ڏيهي ماڻهو نيڪيدارن طور قبول ڪري رهي آهي. چيئرمئن جواب ۾ چيو ته ڪمپني ائين ڪرڻ جو ارادو ڪيو آهي. ان جو پهريون سبب اهو آهي ته ڏيهي نيڪيدار پئسي ڏوڪڙ ۽ ڪاريت وارا ماڻهو آهن. کين اهڙن ڪمن جو وسيع تجربو به آهي. پنجاب ۾ ڪيترا ئي واه ڪوٽيل آهن، جن جي سوين ميل ڊگهائي ٿيندي، جن جي کوٽاين جا نيڪا انهن ڏيهي ماڻهن ڪنيا ۽ وقت تي پورا ڪيا. بورڊ جي سڀني ميجرن سوچي ويڃاري هي حڪمت عملي اختيار ڪئي آهي ته ريل جي پٽري وڃائڻ جو نيڪو مقامي ماڻهن جي حوالي ڪيو وڃي ۽ اهي ڪمپني جي عملي جي نظر داري هيٺ ڪم ڪندارهندا.

مسٽر وائيلڊ مختلف موڙين جهڙوڪ سنڌ ريلوي، انڊس اسٽيمر فلوٽيلا ۽ پنجاب بابت ڳالهائين ۽ انهن بابت جيڪي اصول ۽ ضابطا قائم ڪيا ويا آهن، تن تي اطمينان جو اظهار ڪيو ۽ ٻڌايو ته هو اهڙن اصولن ۽ ضابطن کي سٺو سمجهي ٿو ۽ سندس ويچار آهي ته هن معاملي ۾ پنجاب ريلوي سنڌ ريلوي ڪمپني جي قرضي آهي. هن ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ وٽ موجود پئسي تي به پنهنجي خيالن جي اظهار جي خواهش ڏيکاري. هن وڌيڪ چيو ته ايسٽ انڊيا ڪمپني 150,000 پاؤنڊ پاڻ وٽ جهلي ڇڏيا آهن، جنهن جو وياج ڏيڻ لاءِ تيار ڪانه آهي. سندس هي ڪم سٺو ڪونه ٿو لڳي. هي ريل ڪمپني پنهنجي حصن جي صورت ۾ موڙي ادا به ڪري ڇڏيندي ته به ان تي وياج جي پاڻ هڪ پائي به ڪانه ڇڏيندي آهي. تنهن ڪري هن معاملي تي به سوچڻ کپي. سڀو به هڪڙو ننڍڙو نڪتو آهي، جنهن تي پڻ اوهان جي ڌيان جي ضرورت آهي. عام طور تي رواج اهو آهي جو هن ڪمپنيءَ جي گڏجاڻي ڪو سرڪيولر ۽ اشتهار وسيلي ٿيندي آهي. پر هن گڏجاڻي واسطي ۽ سرڪيولر وغيره ڪونه موڪليو ويو آهي. ٻي ڳالهه اها آهي ته هندستان جي ٻن ريلوي ڪمپنين جا سيڪريٽري پاڻ ۾ دوست آهن، تنهن ڪري هڪ ئي ڏينهن ٻن ريلوي ڪمپنين جهڙوڪ مدراس ۽ سنڌ ريلوي

ڪمپنيءَ جي مالڪن جا اجلاس ٿي رهيا آهن تنهن ڪري ڏاڍي ڏکيائي محسوس ٿي رهي آهي.

چيئرمئن: هن ڪمپنيءَ جي مالڪن کي هيءَ حقيقت ضرور ڏيان ۾ رکڻ کپي، ته سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي گڏجاڻي هميشه 18 فيبروري تي هوندي آهي. جيتري قدر انڊس فلوٽيلا ۽ پنجاب ريلوي جي حساب ڪتاب ۽ اڪائونٽس جو سوال آهي ته ان لاءِ ايترو چئي سگهجي ٿو ته انهن جو واسطو ابتدائي مرحلي واري خرچ سان آهي، جيڪو سنڌ ريلوي ڪمپني پياري چڪي آهي. اهي پئسا جدا اڪائونٽ ۾ رکڻ تائين ائين رهندا. پنجاب ريلوي جي سروي واسطي سارو خرچ سنڌ ريلوي ڪمپني برداشت ڪيو آهي ۽ اهو به جدا اڪائونٽ ۾ رکيل آهي. باقي جيڪا رقم ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جي هٿن ۾ آهي ۽ سا وياج ادا نه ٿي ڪري ته اها اعتراض جوڳي ڳالهه آهي. هي ريلوي ڪمپني ائين ڪرڻ ڪانه ڏيندي ته ايڏي وڏي رقم ايسٽ انڊيا ڪمپني وٽ هجي. پر ايسٽ انڊيا ڪمپني به اڳواٽ رقم ادا ڪرڻ کان سواءِ ڪنهن ڌر سان ٺيڪي جو ٺاهه ڪانه ڪندي. انهيءَ لاءِ ته جيئن ڪمپني جا مالڪ اداڻگي ۾ ڳوٺ نات نه ڪن ۽ اهو سڀ ڪجهه عملي طور ايسٽ انڊيا ڪمپني جي هٿ ۾ آهي.

چيئرمئن پاڻ کي وچ ۾ نه آڻيندي، ايسٽ انڊيا ڪمپني جي اداڻگين جي معلومات ڏني ۽ چيو ته هن ڪمپنيءَ جي پهرين طلب تي 4-16-8 پائونڊ 27 مارچ تي ادا ڪيا ويندا. سنڌ ريلوي ڪمپني جي في حصي جو پهريون اجرا 5 پائونڊ آهي جيڪي 28 تي پيارا ويندا. ٻي طلب انڊس فلوٽيلا جي حصن جي آهي، جنهن جو في حصو 5 پائونڊ ۽ اداڻگي 28 جون تي ٿيندي. سنڌ ڪمپنيءَ جي حصن جو ٻيو اجرا 10 جولاءِ تي ٿيڻو آهي ۽ في حصو 5 پائونڊن تي مشتمل آهي. چوٿين طلب سنڌ ڪمپني جي پهرئين اجرا جي آهي، جنهن جو في حصو 5 پائونڊ ۽ اداڻگي 27 سيپٽمبر تي آهي. ٽين طلب انڊس فلوٽيلا سان واسطو رکي ٿي، جنهن جي اداڻگي 28 آڪٽوبر تي ٿيندي. انهن طلبن

جي رقم تمام وڌي آهي. پر ڊائريڪٽرن لاءِ هن کان سواءِ ڪو ٻيو گس به ڪونه هو.

ٿوري بحث مباحثي کان پوءِ ايسٽ انڊيا ڪمپني جي ڏاڍائي ۽ آره زورائي تي غم ۽ غصي جو اظهار ڪيو ويو. ڇاڪاڻ ته هن سندن هڪ وڏي رقم پاڻ وٽ روڪي رکي آهي، جنهن لاءِ ڪيس ڪو جواز ڪونه آهي. ان کان پوءِ سڀني يڪ راءِ ٿي رپورٽ ۽ حساب ڪتاب مطابق ڪم ڪرڻ جي هڪ رت بحال ڪئي. بعد ۾ رٽائر ٿيل ڊائريڪٽر مسٽر انڊريو چيئرمئن ۽ مسٽر هئري بورا ڊيل کي ٻيهر ساڳين عهدن تي چونڊيو ويو. ۽ ڪمپنيءَ جو عام اجلاس به پورو ٿيو. هيءَ خاص گڏجاڻي 1500000 پاؤنڊ موڙي ڪئي ڪرڻ جي مقصد سان سڏائي وئي هئي جنهن تي ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ 5% وياج ادا ڪرڻ جي پڪ ڪرائي هئي.

چيئرمئن گڏجاڻي تي روايتي رت تي ڳالهائيندي ڪمپنيءَ جي مالڪن کي هيءَ ڳالهه سمجهائي ته هن منصوبي لاءِ شروعات ۾ 2500000 پاؤنڊ رقم جو ڪاٺو لڳايو ويو هو. سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جا انجنيئر جن مذڪوره پٿريءَ جي سروي ڪئي هئي، تن 1600000 پاؤنڊ رقم جي سفارش ڪئي. سرجان لارنس هن کي تمام وڏي رقم تصور ڪيو. ان کان پوءِ ايسٽ انڊيا ڪمپني مس وحي 1500000 پاؤنڊن تي راضي ٿي هئي. ۽ انهيءَ رقم تي گارنٽي ڏيڻ لاءِ اماده ٿي هئي. البت ڊائريڪٽر هن بجيٽ تي خوش ڪونه آهن. اهي هن رقم کي مناسب ڪونه ٿا سمجهن. هن منصوبي سان لاڳاپيل ڪيترائي خرچ آهن، تن کي هن بجيٽ ۾ مناسب جاءِ ڪانه ڏني وئي آهي. امڪان آهي ته اها ڳالهه ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ تي انجنيئر ڪئي، جيڪي پنجاب ۾ ڪم ڪري رهيا آهن يا خود پاڻ ايسٽ انڊيا ڪمپني ڪئي آهي ۽ ان جا گهڻا مقصد هئا، جهڙوڪ: پاڙو ڪرايو جنهن تي لنڊن ۾ رهندڙ ڊائريڪٽر پنهنجو صحيح اندازو قائم ڪري سگهيا ٿي. هن کان سواءِ ٻئي سر ماني جي به ضرورت هئي. پر هن وقت ته اهي 1500000

پائونڊ رقم کان مٿي چڙهي ڪونه سگهيا. ريل رستو تيار ٿيڻ کان پوءِ هي منصوبو ڪيترو منافع بخش ثابت ٿيندو، تنهن بابت ڪمپنيءَ جا مالڪ مسٽر فريرز جي خيالن کان واقف ٿي چڪا آهن. هن کان علاوه مسٽر ٽيمپل به کين انگن اکرن سان ثابت ڪري ڏيکاريو آهي ته هن رستي سان آمدرفت تمام گهڻي ٿيندي. پنجاب ۽ ڀرپاسي وارن علائقن جي ساري پيداوار به هن ريل رستي سان اڳتي ويندي. ان کان پوءِ چيئرمئن کين هن رستي جي پراڻي تاريخ کان واقف ڪيو ۽ پنجاب ريلوي ڪمپنيءَ بابت به مناسب ڄاڻ ڏني، جيڪا هاڻي سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ ۾ ضم ٿي ويندي. هن وڌيڪ ٻڌايو ته شروعات ۾ پنجاب ريلوي لاءِ 2500000 پائونڊ رقم مخصوص ڪئي وئي هئي، جيڪا گهٽائي اصل رقم جو 3/5 حصو بيهاريو ويو آهي. ان لاءِ بندوبست اهو رکيو ويو آهي جو پنجن پراڻن حصن بدران ٽي نوان حصا ٺاهيا ويا آهن. ادائگي لاءِ سڌ 8-16-4 پائونڊن جو ٿيندو پر پياريا 5 پائونڊ ويندا. چيئرمئن ايسٽ انڊيا ڪمپني جو خط به سنڌ ريلوي ڪمپني جي مالڪن کي پڙهي ٻڌايو جنهن ۾ تاڪيد ڪيل هو ته اصل رقم جو 25% مارچ جي پڇاڙيءَ کان اڳ پياريو وڃي. بعد ۾ هڪ رٿ پيش ڪئي وئي، جيڪا روايتي طور يڪ راءِ بحال ڪئي وئي.

مسٽر گولائيڻ چيو ته جيڪڏهن موجوده موڙي ٿوري آهي ته پوءِ ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ کي گهرجي ته اضافي موڙي تي گرنتي کان انڪار نه ڪري.

چيئرمئن جواب ۾ چيو ته، ”ايسٽ انڊيا ڪمپني مقرر ٿيل سرمائي کان وڌيڪ خرچ ڪرڻ جي موڪل ڪانه ڏيندي. هن چيو ته کيس پڪ آهي ته ضروري سرمائي جي هوءَ ضرور گارنٽي ڏيندي.“

هڪ مالڪ چيئرمئن کي ٻڌايو ته هن امرتسر جي تجارت بابت هڪ پامفليت لکيو جيڪو کيس ضرور ياد هوندو.

چيئرمئن کيس ورائيو ته ڪجهه وقت اڳ پامفليت ۾ ڇپيل ڳالهه صحيح هئي. ان زماني ۾ هن ڪمپنيءَ جي منصوبي ايتري خاص اهميت

حاصل ڪري ڪانه ورتي هئي. اهڙي قسم جو منصوبو ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ کي چرڪائي ڊيڄاري ڇڏي ها (ڪلڻ جا آواز) هن وقت هيءَ ڪمپني اهڙي حيثيت ۾ آهي، جو هر نقطي کان ڪم جي شروعات ڪري سگهي ٿي ۽ حقيقت اها آهي ته هروقت مسٽر ڊگلس ۽ ٻين مالڪن جي سوالن جي جواب ۾ چيئرمئن ورائيو ته، ”ايسٽ انڊيا ڪمپني طرفان اڏائڻ جو سڏ يا خاص طور پنجاب ريلوي ڪمپني کي اهڙو سڏ هاڻي جلد ڪونه ڪيو ويندو.“ پر اهو سارو دارومدار انهيءَ ڳالهه تي آهي ته اڳواٽ ڪيتري رقم پياري وڃي ٿي. ساري معاملي واضح ٿيڻ کان پوءِ انڊس فلوٽيلا ترتيب ڏيڻ ۾ دير ڪانه ڪئي ويندي. دير جو انهيءَ ڪري تصور به ڪري ڪونه ٿو سگهجي، جو هندستان ۽ انگلنڊ جي بالا اختيار وارا خود به هن منصوبي ۾ دلچسپي وٺي رهيا آهن. ڏيڍ سال ۾ ڇهه آڱوٽ تيار ٿي ويندا. لاهور ۽ امرتسر جي وچ ۾ 32 ميلن جو فاصلو آهي. پنجاب ريلوي جي ڪل ڊيگهه 280 ميل ٿيندي.

چيئرمئن کان هي سوال به پڇيو ويو ته هندستان ۾ حڪومت جي ڦيرگهير ڪري سنڌ ريلوي ڪمپنيءَ جي حقن جي تحفظ ۾ ته ڪو فرق ڪونه ايندو؟ جنهن جي جواب ۾ هن ورائيو ته، ”هن ڪمپني جي تحفظ جي بنيادي جوڙجڪ ۾ ڪو فرق ڪونه ايندو. اهو تحفظ هندستان سرڪار جي محصول سان واسطو رکي ٿو، پوءِ هندستان تي ايسٽ انڊيا ڪمپني جي حڪومت هجي ته به انگلنڊ جي تاج تي ڪو فرق ڪونه ٿو پوي. برانچ ريلوي لائينز جي تعمير ڪري سرماڻي جي ورهائجي وڃڻ واري نڪتي کي سمجهائيندي هن چيو ته اهڙي موڙي ڪئي ڪرڻ واسطي نوان حصا جاري ڪيا ويندا، جيڪي حصا اڳين مالڪن کي آڇيا ويندا. اهڙي ريت برانچ لائين تي ڪم جي شروعات ٿيندي. مثال طور ڊيسا واري برانچ ريلوي سنڌ ريلوي کان شروع ٿيندي. پشاور واري برانچ لائين پنجاب مان ڏني ويندي. جيڪڏهن آڱوٽون ٺاهڻ واسطي وڌيڪ سرماڻي جي ضرورت پئي ته وڌيڪ حصا اڳين حصيدارن

کي آچيا ويندا. پوءِ اهو خرچ موجوده فلوٽيلا ۾ ٿئي يا پنجاب جي درياهن ۾ نئين آگيوٽ آمدرفت شروع ڪرڻ سان ٿئي. پر پنجاب جي حڪومت کي حقيقتون ۽ انگ اکر گڏ ڪري رهي آهي، انهيءَ لاءِ ته جيئن پنجاب جي درياهن ۾ به آگيوٽ آمدرفت شروع ڪري سگهجي.

اها رت به يڪ راءِ بحال ڪئي وئي.

ان کان پوءِ چيئرمئن جو شڪريه ادا ڪيو ويو، جنهن ڪمپنيءَ جي معاملن هلائڻ واسطي پنهنجي اعليٰ لياقت جو ثبوت ڏنو آهي.

چيئرمئن انهن سڀني ماڻهن جا ٿورا مڃيا ۽ مالڪن کي چيو ته اها گهڻي وقت جي ڳالهه نه آهي جو اهي منصوبا گهڻو مشهور ڪونه هئا. ۽ نه وري ماڻهو ڪمپنيءَ جي نالي کان واقف هئا. هاڻي هيءَ ڪمپني گهڻي مشهور ٿي چڪي آهي، حصيدارن کي به گهڻو ڪجهه منافعو مليو آهي. ان کان پوءِ گڏجاڻي برخواست ڪئي وئي.

ضميمو (ٺ)

سندوءَ ۽ فرات وارو وچ ايشيا ڏانهن ويندڙ رستو.

فرات ريلوي جي تعمير واسطي حڪومت مناسب وياج جي گارنٽي ڏيڻ سان گڏ هڪ وفد به اوڏانهن روانو ڪيو هو، جنهن تاريخ 22 جون 1857 تي وسڪائونٽ پاميستن جو انٽرويو ورتو هو. وفد ۾ هي ماڻهو شامل هئا، شئفسبري جوارل، ڊبليو. پي. انڊريو (فرات ريلوي جو چيئرمئن)، مسٽر پي. ائنسٽروٿر، مسٽر ڊبليو. ائنسورٿ، سر ايف. ايل. آرٿر، بارت، مسٽر اي. ايف. بيلاسس، سر ڊبليو. ڪولبروڪ، سي. بي. ارل آف ڪڪيسٽر، ارل آف ڪارناوڊن، ميجر جنرل چيسني، آر. اي. مسٽر ايف. ايلس، ايم. پي. مسٽر سوٿران ايسٽڪورٽ ايم. پي. مسٽر اي. ايس. فنلي، ايم. پي. لارڊ گوڊرڪ. مسٽر ايڇ. گلڊ اسٽون، مسٽر ڊبليو. هٽ، ايم. پي. مسٽر ٿامس هيڊلر، ايم. پي. مسٽر ٽي. بي. هارس فال، ايم. پي. ڪرنل هروي، مسٽر ٽي. ڪي لائينج، مسٽر جان لٽرڊ، مسٽر مئڪگريگر لٽرڊ، مسٽر جيمس ميري، ايم. پي. سر ايڇ. ميلڪ، ميجر مور، سر. ڊي. نورس، ايم. پي. ڪرنل ڊبليو. نبي، ايم.

پي. مسٽر ايف. ڊبليو. رسيل، ايم. پي. سر جسٽن شيل ڪي. سي.
 بي. ڪائونٽ اسٽريليڪي، ڪرنل اسٽينيٽڪ، جنرل سايين، لارڊ ٽالبوٽ
 مالاھيڊ، لارڊ ميئر مسٽر مٽيو آڙيلي، مسٽر ڊبليو. وئسٽراٽ ايم. پي..
 ڪارس جو سر ڊبليو. ايف. وليمس، مسٽر ٽي. اي. يارو، مسٽر
 وڪھم، ايم. پي. آنربل. اي. ڪنارڊ، ايم. پي. آرٿراوٽ وي.
 البيماريل جوارل، لارڊ ائشلي، مسٽر ٿامس الڪاڪ، ايم. پي. مسٽر
 جي. اي. انڊرڊن، وسڪائونٽ بئنگور، ايم. ڊبليو. بچانن، ايم. پي..
 مسٽر ايف. بي. بيمش، ايم. پي. مسٽر جي. يوئر، ايم. پي. ڊاڪٽر
 بوائڊ، ايم. پي. مسٽر سي. بروس، ايم. پي. لارڊ گولڊ جيستڙ، لارڊ
 ڪلانڪري، لارڊ ڪريمورن، لارڊ. آر. ڪلينٽن، سوايڊيو ڪولبروڪ،
 ايم. پي. آنربل ڪول، ايم. پي. آلڊرمن ڪوپلنڊ ايم. پي. درھام
 جو بشپ، لارڊ ڊفرن، ڊونگھمور جوارل مسٽر آر. ڊيوسن، ايم. پي..
 ڪرنل ڊيون، ايم. پي. سر جيمس ڊيوڪ، ايم. پي. اينشڪن جو
 ارل، ايرن جوارل، لارڊ ايلڪو، سر ڊي لئڪي ايوانس، ايم. پي. مسٽر
 جي. سي. اوارٽ ايم. پي. سر ايلفن اسٽون، ايم. پي. مسٽر ڊبليو.
 فاگان، ايم. پي. سر آر. فرگوسن، ايم. پي. سر جي پومسٽر، ايم.
 پي. مسٽر سي. فورٽيسڪ، ايم. پي. مسٽر ايف. فرينچ، ايم. پي..
 لارڊ رابرٽ گروسوينر، ايم. پي. مسٽر اي. گروگن، ايم. پي. مسٽر
 ايس. گروگن ايم. پي. مسٽر جي هملٽن، ايم. پي. مسٽر جي. ايڇ.
 هملٽن ايم. پي. مسٽر اي. هاسٽي، ايم. پي. مسٽر ايڇ. انگرام،
 ايم. پي. مسٽر ڊبليو ڪرڪ، ايم. پي. مسٽر ٽي لانگ مئن، لارڊ
 منٽيگل، مايو جوارل، مسٽر جي. آموري، ايم. پي. مسٽر آر. منڪٽن
 ملنس، ايم. پي. سر جان مئڪنيل، مسٽر ايڇ. اي. مئڪنان، سر رادرڪ
 مرچفسن، مسٽر جي مئڪارٽني، ايم. پي. مسٽر جي. مڪئن، ايم.
 پي. مسٽر جي. ايم. ڪلنٽاڪ ايم. پي. مسٽر ميئووري، ايم. پي..
 مسٽر پي. ڊبليو. مارٽن، مسٽر سي. ڊبليو. مارٽن، مسٽر جي. جي.
 مفيدسن، مسٽر ايم. نارت، ايم. پي. ڪرنل نارت ايم. پي. رائيٽ

آنوبل جي. نئيپئر، ايم. پي.، مسٽر سي. نيو ڊي گيٽ، ايم. پي.، سر جارج پولاک، جي. سي. پي.، مسٽر جي. پوچارڊ، ايم. پي.، روڊين جو ارل، لارڊ روزمور، لارڊ سئڊون، سئٽ ڊيوڊ جو پادري، مسٽر آر. ملٽي، مسٽر ڊبليو سوربي، مسٽر اي. ٽرنر، ايم. پي.، ڪرنل ٽيلر، ايم. پي.، مسٽر ڊبليو. ٽولڪ ايم. پي.، سر ايڇ. ورنلي، لارڊ روتسلي، مسٽر وائيٽ سائيڊ، ايم. پي.، مسٽر ٿامس وليمس، مسٽر جي. اي. وار، ايم. پي. لارڊ شئفسبري، وفد جو، لارڊ پاميرسٽن سان وڏي شدمد سان تعارف ڪرايو. هن کيس وڌيڪ اهو به ٻڌايو ته انگلنڊ هندستان ڏانهن وڃڻ لاءِ ڪنهن ٻئي رستي جي به تلاش ۾ آهي ۽ ان منصوبي تي وڏي رقم خرچ ڪرڻ لاءِ به تيار آهي. هن رستي کولڻ جو مکيه مقصد يورپ جي تهذيب ثقافت ۽ عيسائيت پکيڙڻ آهي. وڌيڪ تفصيل فرات ريلوي جو چيئرمئن مسٽر ڊبليو. پي. انڊريو پيش ڪندو.

مسٽر انڊريو لارڊ اسٽئپلي جي غير موجودگيءَ تي افسوس جو اظهار ڪندي چيو ته گذريل ڪيترن سالن کان انگريز قوم هي ضرورت محسوس ڪري ٿي ته هندستان ڏانهن وڃڻ لاءِ هڪ ٻيو به رستو هجي جيڪو سڌو ۽ وڌيڪ مختصر هجي. موجوده دور ۾ فرات ماٿري وسيلي اهو رستو کولڻ نهايت اهم سمجهيو پيو وڃي. ڇاڪاڻ ته هاڻي سنڌو مان آگبوتن تي مشتمل هڪ سنڌريل ۽ ترقي يافته آمدرفت لاءِ جاکوڙ هلي رهي آهي. وچ ايشيا جي سڀني ملڪن ۽ پنجاب جي ساري پيداوار سنڌ مان لنگهي ڪراچي بندر پهچي ٻاهر رواني ٿيندي. فطري طور فرات ماٿري وسيلي به ڪجهه هلڪي ۽ قيمتي پيداوار ٻاهر موڪلي سگهجي ٿي. هن کان سواءِ مسافر ۽ ٻي ضروري آمدرفت به هتان شروع ٿي ويندي. جيتري قدر تجارت جو تعلق آهي ته ان ڏس ۾ سرڪار کان ڪا مدد ڪانه ورتي ويندي. سرڪار جو سهڪار هن ڏس ۾ چاهينداسون ته هي سياسي اهميت وارو قديم رستو آهي تنهن کي ضرور کولڻ گهرجي. هن رستي جو وڏو مقصد اهو آهي ته انگلنڊ کي فرات ۽ سنڌو جي آگبوت آمدرفت سان سڌو اتر اولهه هندستان سان ڳنڍي ڇڏجي.

هندستان ڏانهن وڃڻ لاءِ ٻه لک آهن هڪ بولان ٻيو خير. سنڌوءَ سان هلندڙ آمدرفت هنن ٻنهي لکن سان ملي ويندي. برطانيه سرڪار جي چونڊ فوج پنجاب ۾ رهي ٿي. جيڪڏهن ڪابه دشمن فوج ايران کان هندستان تي حملو ڪندي ته هنن درياهن وسيلي هلندڙ آمدرفت سان ان جي پٺيان ۽ پاسي کان وڃي اثرائتو حملو ڪري سگهجي ٿو. هندستان ۾ ٽي لک لشڪر رهي ٿو جنهن کي انگلنڊ جي فوج سان ڳنڍڻ واسطي فرات ۽ سنڌ ۾ آڳوٺ آمدرفت ضروري آهي. اهي هڪ ٻئي سان سهڪار ڪن ته چوڻي وڏي فوج بڻجي سگهي ٿي. انگلنڊ بي انتها طاقتور ٿي سگهي ٿو اهو دنيا جي امن ۽ آزادي لاءِ نهايت ضروري آهي. جن علائقن مان هن قسم جي آمدرفت گذري ٿي سي ڏاڍا سکيا ستابا ۽ نهايت قديم خطا آهن، جيڪي يورپ واسطي اناج جا پانڊا ثابت ٿي سگهن ٿا. هتان انگلنڊ کي نه رڳو ڪڻڪ ملندي پر اسان جي صنعتن کي بهترين جنس جي ڪپهه پڻ ملندي. جنرل اُن چيمسني توهان جو هڪ بهترين دوست آهي. هن اهي سڌارا ڪيل علائقا تازو گهمي ڏنا آهن ۽ اڪئين ڏٺو شاهد آهي ته اتي هزارن اٺن جي بار جيتريون ڪاپي جون شيون آمدرفت جي وسيلن نه هئڻ ڪري ڳري سڙي رهيون آهن. سر ڊبليو. ايف. وليمس ڪارس سان تعلق رکي ٿو. هو پاڻ زباني ڏئي سگهي ٿو. عربن سان ڏيتي لپتي ڪرڻ ڪا ڏکي ڳالهه نه آهي. لارڊ ميئر جا به اوڀر سان سٺا تجارتي واسطا آهن. مسٽر لائينچ بغداد ۾ رهندو آهي، جيڪو سالن کان عربن سان واپار ڪندو رهيو آهي. هو پاڻ ٻڌائيندو ته عرب ڀرپوري جوڳا دوست آهن. هيءُ علائقو طبعي طور سئون سڌو آهي ڪابه هيٺ مٿاهين نظر ڪانه ايندي. سروي به ٿي چڪي، جنهن مان پتو پوي ٿو ته ريل جي اڏاوت سهنجي ۽ سولو آهي انگلنڊ جي حڪمران کي پنهنجي طاقت ۽ اثر آهي جنهن کي استعمال ڪري اهڙو فرمان ۽ رعائتون حاصل ڪري سگهجن ٿيون. جنرل چيسني ۽ سرجان مئڪ نيل ۽ انهن جي انجنيئري عملي کي انگلنڊ جي تاجدار جو اسٽرومبولي جهاز حوالي ڪيو ويو آهي. اهڙيءَ ريت لارڊ اسٽارٽفورڊ به پنهنجو ذاتي اثر رسوخ ڪتب

آئي رهيو آهي. مسٽر انٽريو سرڪار جي هن قسم جي مدد جو شڪريو ادا ڪيو. هن وڌيڪ چيو ته هي معاملو ان نقطي تي پهچي ويو آهي، جو وڌيڪ امداد جي ضرورت آهي. يعني سرڪار طرفان ناٿي جو سهڪار جيڪو هن منصوبي جي تڪميل واسطي سيڙايل موڙيءَ کي وڏي ٽيڪ ڏئي سگهي ٿو. هن رٿا جي پوراڻي لاءِ وڏي رقم جي ضرورت آهي ۽ ڪنهن به خانگي شعبي کي اڪيلي سر منهن ڏيڻ جي طاقت ڪانه آهي، جيڪڏهن اهي پنهنجو پئسو سيڙائيندا ته اهو ڪونه چاهيندا ته اهو رستو انهن عرب علائقن مان گذري، جيڪي ترڪن جي قبضي هيٺ آهن. فرات جي وهڪري سان آگيوٽ آمدرفت وارو منصوبو به عوام ۽ سرڪار آڏو رکيو ويو آهي. چيمبر آف ڪامرس جي ڪيترن ادارن ۽ بين الاقوامي سسٽم به سرڪار تي پئسي جي سهڪار لاءِ زور ڀريو آهي. عام خيال اهو آهي ته هي اهم رستو به جيڪر انگريز ڪولڻ ۾ سوڀارا ٿين ته ڏاڍو سٺو. هاڻي اهو حڪومت تي ڇڏيل آهي ته هن ڏس ۾ اسان جي ڪيتري مدد ٿي ڪري يا اها ناٿي جي مناسب سهڪار جي سفارش ٿي ڪري يا موڙيءَ کي گرنتي ٿي ڏئي يا ڪنهن طريقي سان اسان جي مدد ٿي ڪري. انهيءَ لاءِ ته جيئن هن اهم منصوبي کي وقت سر پورو ڪري سگهجي.

ڪارس جي سر ايف. ڊبليو. وليمس پنهنجي تقرير ۾ چيو ته، هن عربن ۾ گهڻو عرصو گذاريو آهي. هن ٻڌايو ته سائن ڏيئي لپي ڪرڻ ڏاڍي سولي آهي. جڏهن هن سوس ۾ ڪوٺائي ڪرڻ پئي چاهي ته ان ڪم لاءِ هن جيترا به مزدور ڪرڻ پئي چاهيا، سي ڪري پئي سگهيو. هن سلوشيا جي اهميت تي به گهڻو ڳالهائو ۽ ٻڌايو ته شام ڪو خاص بندر ڪونه آهي.

ڪائونٽ اسٽريليڪي مختصر نموني سان خطاب ڪيو ۽ هن منصوبي لاءِ توڻي حڪومت جي مدد جي خوبي ۽ خاصيتن تي پنهنجي راءِ جو اظهار ڪيو. هن ٻڌايو ته هيءُ انگلنڊ جي لاءِ هندستان جي ناتن ۽ عام سياسي نقطن نظر کان نهايت اهم رستو آهي.

مسٽر فنلي هن علائقي مان پاڻ گذريو هو. سندس خيال هو ته جيڪڏهن مذڪوره علائقي ۾ آمدرفت جا وسيلا سدازيا وڃن ته ترقيءَ جا امڪان روشن آهن.

جنرل چيسني بندرگاهه تي ڏاڍي ڪلئي نموني ڳالهايو. ان جي جاگرافيائي بيهڪ، منجهس جهازن بيهڻ جي گنجائش عام فهم نموني بيان ڪئي.

سرجيسٽن شيل ڪجهه وقت اڳ ايران ۾ سفير ٿي رهيو هو جنهن هن اهم رستي جي سياسي ضرورت تي ڳالهايو ۽ چيو ته هن رستي ڪلڻ سان انگلنڊ ۽ ڪراچي جو فاصلو پورا 1400 ميل گهٽجي ويندو.

لارڊ ميئر جا پنهنجن پلاوٽن وسيلي عربن سان تجارتي تعلقات هئا. سندس خيال هو ته هو نهايت ايماندار آهن ۽ مٿن اعتبار ڪري سگهجي ٿو. هو دنيا جي ٻين قومن جيان پنهنجي حقن ۽ ضرورتن کان پوريءَ ريت واقف آهن. اهي ريل پٽڙي وڇائڻ ۾ انگريزن جي مدد ڪندا. هن طريقي سان کين عزت ڀريو روزگار ملي ويندو ۽ سندن پيداوار به پراڻي ٿي سگهندي.

مسٽر لائينچ گهڻو عرصو بغداد ۾ رهيو هو، جنهن سندس خيالن جي پر زور تائيد ڪئي.

مسٽر هارس فال لارڊ پاميرسٽن کي پڪ ڏياري ته هن منصوبي کي انگلنڊ جا صنعتڪار تمام گهڻي اهميت ڏئي رهيا آهن. خاص طور تي لورڊ پول جي چيمبر آف ڪامرس اوهان معرفت هيءُ منصوبو تڪميل ڪرائي فخر محسوس ڪندي. هن حڪومت کي گذارش ڪئي آهي ته فرات ماڻڙي ريلوي ڪمپني جي پئسي ڏوڪڙ جي معاملي ۾ گهڻي مدد ڪري.

لارڊ پاميرسٽن آيل وفد کي يقين ڏياريو ته برطانيه فرات واري رستي جي اهميت کان پوريءَ ريت باخبر آهي. توهان اڳي به حڪومت سان سهڪار ڪيو آهي ۽ اڳيان واسطي پڻ سهڪار جي توقع ڪئي. کين چيائين ته هو ٻين دوستن جي صلاح کان سواءِ سرمايي لاءِ پڪ ڏياري

ڪونه ٿو سگهي. هن مسٽر ائڊريو کي اهو به چيو ته هو پنهنجو اهڙو بيان لکت ۾ کيس ڏئي. هن اهو به ورجايو ته جيڪڏهن اها ڳالهه حڪومت جي وس ۾ هوندي ته اوهان جي مدد ڪري کيس خوشي ٿيندي.

مسٽر ائڊريو، وفد سان کليءَ دل سان پيش اچڻ ڪري لارڊ پاميرسٽن جو شڪريو ادا ڪيو. وفد به پنهنجي سٺي آجيان ڪري سندس ٿورا مڃيا ۽ کائڻس موڪلايو.

حاشيا

ضميمو (ب)

(۱) خط نمبر 59 تاريخ 14 سيپٽمبر 1854. خط نمبر 51 تاريخ 27 سيپٽمبر 1854. خط نمبر 31 تاريخ 2 اپريل 1855. خط نمبر 75 تاريخ 13 آگسٽ 1855.

(۲) ٻاهر ويندڙ وکر:- ان، قلمي شورو، نير، مڇٽ، هڱ، ڪلون، چمڙو، جهنگلي مڻ، سرنهن، السِي، ڪپهه، لاک، عاج، پٽ (ڪچو)، پٽ (ڪمايل)، لونگ مسقط ۽ زنجبار مان درآمد ڪيل.

(۳) مسٽر ڊالڊيل جي رپورٽ 16 مارچ 1854.

(۴) سوارٿ مور ۽ بونا وينچر جيڪي گذريل آڪٽوبر لورڊول کان آيا.

(۵) ڏسو مسٽر فريئر ٿي 2 مارچ 1855 واري خط ۾ سنڌ جي سرحدن سان هلندڙ واپار بابت سال 54-1853 جو ياداشتنامو.

(۶) افغانستان ۽ سنڌوءَ کان اولهه وارن علائقن مان ايندڙ مال

1764576 1852-53

2162381 1853-54

397806 واڌارو

پنجاب ۾ انگريزن جي حڪومت هيٺ ٻين علائقن مان

1852-53 1158674

1818934 1853-54

6,60260 واڌارو

اڻ داخل آڳوٺن وسيلي آندل سامان

1852-53 300000

360260 حقيقي واڌارو

(۷) اُن، ڪپهه، نير، ساڪڙ، ڪار (Barilla) قلمي شورو ۽ ٻيون
ننڍيون وڏيون شيون.

ضميمو (پ)

پنجاب جون

(۱) السِي جون يارهن سو ٻوريون 26 آڪٽوبر 1855 تي
ڪراچي ۾ ڪٽيون. اڳهه ساڍا چار روپيه في مڻ هو. ست سو ٻورين جي
واعدي جو سودو 10-04- روپيه ۾ ٿيو جيڪي اڃا پهتيون ڪونه
هيون. ٻيو واعدي جو سودو 5-04- روپيه ۾ ٿيو ۽ اهو مال آڪٽوبر ۾
پهچڻو هو. سنڌ جي السِي جو سودو 6-04- روپيه ۾ ٿيو. هي اڳهه
هارين ۽ زميندارن لاءِ وڏي فائدي وارا آهن.

(۲) فرينڊ آف انڊيا

ضميمو (ٽ)

(۱) منهنجي هر منصب اڳين عملدار کي سنڌ ريلوي ڪمپني جي
ايجنٽ مسٽر جي. نويل وارنر وٽان 11 فيبروري 1857 تي نمبر 51
وارو لکيل خط مليو هو، جنهن سان پنجاب ريلوي ڪمپني جو
پراسيڪيٽس به شامل هو.

(۲) منهنجي هر منصب عملدار کيس جواب ۾ تاريخ 3 مارچ
1857 تي نمبر 546 سان هڪ خط لکيو هو.

(۳) وليم برنٽن جو مٿي ڄاڻايل ڪمپنيءَ جي ڊائريڪٽرن ڏانهن
16 جون 1857 جي لکيل خط آهي، جنهن ۾ امرتسر- ملتان ريل
پٽري جي سروي مڪمل ٿيڻ جي ڄاڻ ڏنل آهي، جيڪا سندس نظرداري
هيٺ هلي پوري ٿي.

(۴) ريل رستي، پٽريءَ جي اڏاوت ۽ انجنيئر وغيره جي قيمت سان
گڏ هڪ اندازي موجب ٺاهيل ايسٽيميٽ.



پي - د بليو. انڊريو جي لکت

سنڌيڪار: عطا محمد پيڻيرو

سنڌو درياھ نہ صرف هندستان، پر وچ ايشيا ۽ اتر يورپ لاءِ سھنجو واپاري ماڳ آھي. ستين صدي عيسوي ۾ روم وارن هن واپاري گس کي چڱيءَ ريت محسوس ڪيو.

1843ع ۾ ڪراچي بندر تان 1010 پائونڊن جيتري برآمد هئي.

1856ع ۾ 734522 برآمد ۽ 685665 پائونڊن جي ماليت جي درآمد ٿي هئي.

سر رچارلس نيسٽر 1842ع ۾ لکيو ته مون کي سنڌ جو حڪمران بنايو وڃي ته پهريان

— سنڌوءَ وسيلي تجارتي آمد رفت تان سنگ ڍل معاف ڪندس.

— ڪراچي بندر فري پورٽ بنائيندس.

— شڪارپور کي ڏاڙيلن جي ڦرلٽ کان بچائيندس.

— سنڌوءَ جي ٻنهي ڪنڌين سان پڪا رستا ٺهرائيندس.

— سنڌوءَ مان آڳوٽن جي آمد رفت ڪرائيندس.

جيڪڏهن اوڀر ۽ اولھ کي ڳنڍڻ لاءِ خشڪي ۽ پاڻي جا رستا کلي پيا ته پوءِ ڄڻ

فراحت ۽ سنڌو ۾ آڳوٽن وسيلي آمد رفت شروع ٿي ويندي.

پڙهندڙ نسل . پ ن

The Reading Generation

1960 جي ڏهاڪي ۾ عبدالله حسين ”اُداس نسلين“ نالي ڪتاب لکيو. 70 واري ڏهاڪي ۾ وري ماڻِڪُ ”لڙهندڙ نسل“ نالي ڪتاب لکي پنهنجي دورَ جي عڪاسي ڪرڻ جي ڪوشش ڪئي. امداد حُسينيءَ وري 70 واري ڏهاڪي ۾ ئي لکيو:
انڌي ماءُ جڙيندي آهي اونڌا سونڌا ٻارَ
ايندڙ نسل سَمورو هوندو گونگا ٻوڙا ٻارَ

هر دور جي نوجوانن کي اُداس، لڙهندڙ، ڪڙهندڙ، ڪڙهندڙ، پرنڊڙ، چُرندڙ، ڪِرندڙ، اوسيئڙو ڪَندڙ، پاڙي، ڪاڻو، پاڇوڪڙ، ڪاوڙيل ۽ وڙهندڙ نسلن سان منسوب ڪري سَگهجي ٿو، پر اسان انهن سڀني وچان ”پڙهندڙ“ نسل جا ڳولائو آهيون. ڪتابن کي ڪاڳر تان ڪڍي ڪمپيوٽر جي دنيا ۾ آڻڻ، ٻين لفظن ۾ برقي ڪتاب يعني e-books ٺاهي ورهائڻ جي وسيلي پڙهندڙ نسل کي وَڌڻ، ويجهڻ ۽ هِڪَ ٻئي کي ڳولي سَهڪاري تحريڪ جي رستي تي آڻڻ جي آسَ رکون ٿا.

پڙهندڙ نسل (پَن) ڪا به تنظيم ناهي. اُن جو ڪو به صدر، عهديدار يا پايو وجهندڙ نه آهي. جيڪڏهن ڪو به شخص اهڙي دعويٰ ڪري ٿو ته پڪ ڄاڻو ته اهو ڪوڙو آهي. نه ئي وري پَن جي نالي ڪي پئسا گڏ ڪيا ويندا. جيڪڏهن ڪو اهڙي ڪوشش ڪري ٿو ته پڪ ڄاڻو ته اهو به ڪوڙو آهي.

جهڙيءَ طرح وڻن جا پَن ساوا، گاڙها، نيرا، پيلا يا ناسي هوندا آهن اهڙيءَ طرح پڙهندڙ نسل وارا پَن به مختلف آهن ۽ هوندا. اهي ساڳئي ئي وقت اداس ۽ پڙهندڙ، ٻرندڙ ۽ پڙهندڙ، سُست ۽ پڙهندڙ يا وڙهندڙ ۽ پڙهندڙ به ٿي سگهن ٿا. ٻين لفظن ۾ پَن ڪا خصوصي ۽ تالي لڳل ڪلب Exclusive Club نه آهي.

ڪوشش اها هوندي ته پَن جا سڀ ڪم ڪار سهڪاري ۽ رضاڪار بنيادن تي ٿين، پر ممڪن آهي ته ڪي ڪم اجرتي بنيادن تي به ٿين. اهڙي حالت ۾ پَن پاڻ هڪٻئي جي مدد ڪرڻ جي اصول هيٺ ڏي وٺ ڪندا ۽ غير تجارتي non-commercial رهندا. پَن پاران ڪتابن کي ڊجيٽائيز digitize ڪرڻ جي عمل مان ڪو به مالي فائدو يا نفعو حاصل ڪرڻ جي ڪوشش نه ڪئي ويندي.

ڪتابن کي ڊجيٽائيز ڪرڻ کان پوءِ اهم مرحلو ورهائڻ distribution جو ٿيندو. اهو ڪم ڪرڻ وارن مان جيڪڏهن ڪو پيسا ڪمائي سگهي ٿو ته ڀلي ڪمائي، رڳو پَن سان اُن جو ڪو به لاڳاپو نه هوندو.

پڙهندڙ نسل . پَن The Reading Generation

پَننَ کي کليل اکرن ۾ صلاح ڏجي ٿي ته هو وس پٽاندڙ وڌ
 کان وڌ ڪتاب خريد ڪري ڪتابن جي ليکڪن، ڇپائيندڙن ۽
 ڇپائيندڙن کي همٿائن. پر ساڳئي وقت علم حاصل ڪرڻ ۽ ڄاڻ
 کي ڦهلائڻ جي ڪوشش دوران ڪنهن به رڪاوٽ کي نه مڃن.
 شيخ اياز علم، ڄاڻ، سمجھ ۽ ڏاهپ کي گيت، بيت، سٽ،
 پُڪارَ سان تشبيهه ڏيندي انهن سڀني کي بمن، گولين ۽ بارود
 جي مد مقابل بيهاريو آهي. اياز چوي ٿو ته:
 گيت به ڄڻ گوريلا آهن، جي ويريءَ تي وار ڪرڻ ٿا.

... ..

جئن جئن ڄاڙ وڌي ٿي جڳ ۾، هو ٻوليءَ جي آڙ ڇڻن ٿا؛
 ريتيءَ تي راتاها ڪن ٿا، موٽي منجهه پهراڙ ڇڻن ٿا؛

... ..

ڪالهه هيا جي **سُرخ گُلن** جيئن، اڄڪلهه **نيلا پيلا** آهن؛
 گيت به ڄڻ گوريلا آهن.....

... ..

هي بيت اٿي، هي بم- گولو،

جيڪي به ڪٽين، جيڪي به ڪٽين!

مون لاءِ ٻنهي ۾ فرقُ نه آ، هي بيتُ به بم جو ساٿي آ،
 جنهن رڻ ۾ رات ڪيا راڙا، تنهن هڏ ۽ چم جو ساٿي آ -
 ان حساب سان اڻڄاڻائي کي پاڻ تي اهو سوچي مڙهڻ ته
 ”هاڻي ويڙهه ۽ عمل جو دور آهي، اُن ڪري پڙهڻ تي وقت نه
 وڃايو“ نادانيءَ جي نشاني آهي.

پَن جو پڙهڻ عام ڪتابي ڪيڙن وانگر رڳو نصابي ڪتابن تائين محدود نه هوندو. رڳو نصابي ڪتابن ۾ پاڻ کي قيد ڪري ڇڏڻ سان سماج ۽ سماجي حالتن تان نظر ڪڍي ويندي ۽ نتيجي طور سماجي ۽ حڪومتي پاليسيون policies اڻڄاڻن ۽ نادانن جي هٿن ۾ رهنديون. پَن نصابي ڪتابن سان گڏوگڏ ادبي، تاريخي، سياسي، سماجي، اقتصادي، سائنسي ۽ ٻين ڪتابن کي پڙهي سماجي حالتن کي بهتر بنائڻ جي ڪوشش ڪندا.

پڙهندڙ نسل جا پَن سڀني کي **ڇو، ڇا، ۽ ڪيئن** جهڙن سوالن کي هر بيان تي لاڳو ڪرڻ جي ڪوٺ ڏين ٿا ۽ انهن تي ويچار ڪرڻ سان گڏ جواب ڳولڻ کي نه رڳو پنهنجو حق، پر فرض ۽ اڻڌر گهرج unavoidable necessity سمجهندي ڪتابن کي پاڻ پڙهڻ ۽ وڌ کان وڌ ماڻهن تائين پهچائڻ جي ڪوشش جديد ترين طريقن وسيلي ڪرڻ جو ويچار رکن ٿا.

توهان به پڙهڻ، پڙهائڻ ۽ ڦهلائڻ جي ان سهڪاري تحريڪ ۾ شامل ٿي سگهو ٿا، بس پنهنجي اوسي پاسي ۾ ڏسو، هر قسم جا ڳاڙها توڙي نيرا، ساوا توڙي پيلا پن ضرور نظر اچي ويندا.

وڻ وڻ کي مون پاڪي پائي چيو ته ”منهنجا پاءُ
پهتو منهنجي من ۾ تنهنجي پَن پَن جو پڙلاءُ.“
- اياز (ڪلهي پاتم ڪينرو)

پڙهندڙ نسل - **پَن** The Reading Generation